



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ : ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Καθηγητής : Χαρίλαος Ψαραύτης

ISPS CODE

Ανάλυση του κώδικα ως προς το πλοίο

Διπλωματική Εργασία των Φοιτητών
Μικρώνη Σπυρίδωνα
Τσερεμέγκλη Ιωάννη

ΑΘΗΝΑ ΜΑΪΟΣ 2004

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΠΡΟΛΟΓΟΣ	σελ	1
1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ	3
2	Η έννοια της ασφάλειας και του κινδύνου		
2.1	Βασικές έννοιες του κινδύνου	σελ	7
2.2	Η έννοια της ασφάλειας	σελ	10
3	Πειρατεία και ένοπλες επιθέσεις στα πλοία		
3.1	Ιστορικά στοιχεία	σελ	13
3.2	Η πειρατεία σήμερα – Έξαρση του φαινομένου	σελ	13
3.3	Λόγοι που οδήγησαν στην σύνταξη ενός κώδικα για την αντιμετώπιση της πειρατείας και των τρομοκρατικών επιθέσεων στα πλοία	σελ	16
4	IMO		
4.1	Ιστορική προσέγγιση	σελ	18
4.2	Όργανα του IMO	σελ	19
4.3	Δραστηριότητες του IMO	σελ	22
5	SOLAS		
5.1	Εισαγωγή και Ιστορικά Στοιχεία	σελ	23
5.2	Τροποποιήσεις Δεκεμβρίου 2002	σελ	26
6	Θεσμικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης Έκνομων Ενεργειών στις Θαλάσσιες Μεταφορές Προ ISPS Code	σελ	27
7	Τροποποιήσεις στη SOLAS 74	σελ	32
8	Ο Κώδικας ISPS – Μία σύντομη προσέγγιση	σελ	46
8.1	ISPS CODE	σελ	47
8.2	Ship Security Assessment SSA	σελ	47
8.3	Ship Security Plan Levels	σελ	48
8.4	Ο Πλοίαρχος	σελ	49
8.5	Ενέργειες και Διαδικασίες με βάση το SSP	σελ	49
8.6	Ship Security Officer SSO	σελ	50
8.7	Επικύρωση και Πιστοποίηση	σελ	51
8.8	Συμπεράσματα	σελ	52
8.9	Έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας του Πλοίου (ISSC)	σελ	52
8.10	Λειτουργία Πλοίου υπό το καθεστώς Security	σελ	53
9	Ο Κώδικας ISPS – Αναλυτική Προσέγγιση του κώδικα ως προς το πλοίο		
9.1	Εισαγωγή	σελ	54
9.2	Στόχοι του Κώδικα	σελ	56
9.3	Λειτουργικές Απαιτήσεις	σελ	57
9.4	Πεδίο Εφαρμογής	σελ	58
9.5	Η Εταιρία και το Πλοίο	σελ	58
9.6	Υποχρεώσεις της Εταιρίας	σελ	60

9.7	Ασφάλεια Πλοίου	σελ	61
9.8	SSA Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου	σελ	63
9.9	Επιτόπιος Επιθεώρηση Ασφαλείας	σελ	70
9.10	SSP Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου	σελ	71
9.11	Πρόσβαση στο Πλοίο	σελ	77
9.12	Περιορισμένες Περιοχές	σελ	81
9.13	Έλεγχος της Ασφάλειας του Πλοίου	σελ	83
9.14	Διαφορετικά Επίπεδα Ασφαλείας	σελ	85
9.15	Χειρισμός του Φορτίου	σελ	85
9.16	Παράδοση των προμηθειών επί του σκάφους	σελ	87
9.17	Ασυνόδευτες αποσκευές	σελ	89
9.18	Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον Κώδικα	σελ	89
9.19	Δήλωση Ασφαλείας	σελ	90
9.20	Εσωτερικός Έλεγχος και αναθεώρηση	σελ	90
9.21	Αρχεία	σελ	90
9.22	Αξιωματικός Ασφαλείας της Εταιρίας CSO	σελ	91
9.23	Αξιωματικός Ασφαλείας του Πλοίου SSO	σελ	93
9.24	Εκπαίδευση , Γυμνάσια και ασκήσεις πάνω σε θέματα ασφάλειας του πλοίου	σελ	94
9.25	Γυμνάσια και Ασκήσεις	σελ	96
9.26	Επικύρωση και πιστοποίηση για τα πλοία	σελ	98
9.27	Έκδοση και έγκριση του πιστοποιητικού	σελ	99
9.28	Διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού	σελ	100
9.29	Προσωρινή πιστοποίηση	σελ	103
10	Ψηφίσματα και αποφάσεις της Διάσκεψης του Λονδίνου (Δεκέμβριος 2002)	σελ	106
11	Εγκύκλιοι IMO για θέματα Security	σελ	116
12	ΗΠΑ – Κανονισμοί και μέτρα κατά της τρομοκρατίας	σελ	120
12.1	AIS Automatic Identification System	σελ	123
12.2	Συστήματα ferry	σελ	124
12.3	Πλάνα Ασφαλείας πλοίων ξένης σημαίας	σελ	124
12.4	Απαιτήσεις ανίχνευσης φορτίου (Screening requirements)	σελ	124
12.5	Εναλλακτικά Πλάνα Ασφαλείας (Alternative Security Plan A.S.P)	σελ	125
12.6	Πλάνα Ασφαλείας Πλοίων	σελ	125
12.7	Πλάνα Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων	σελ	125
12.8	Εργαλεία Εκτιμήσεων Ασφάλειας	σελ	126
12.9	NOA Notification Of Arrival	σελ	126
12.10	Αφαίρεση Visas από τις λίστες των πληρωμάτων	σελ	127
12.11	Maritime Transportation Security Act MTSA	σελ	128
12.12	Ασφάλεια Εμπορευματοκιβωτίων - Αμερική	σελ	132
12.13	C-TPAT	σελ	132
12.14	Container Security Initiative	σελ	133

12.15	24 hour rule	σελ	135
12.16	U.S. Trade Act of 2002	σελ	137
12.17	Αμερική- Ευρωπαϊκή Ένωση Ασφάλεια Container	σελ	138
12.18	Διμερής Συμφωνίες με Κράτη – Μέλη της Ε.Ε.	σελ	138
13	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	σελ	141
13.1	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις	σελ	142
13.2	Κανονισμός Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις (31.03.2004)	σελ	163
14	IACS		
14.1	Οδηγίες πιστοποίησης IACS για τον κώδικα	σελ	172
14.2	Κριτήρια Επικύρωσης	σελ	173
14.3	Υποχρεώσεις της εταιρίας	σελ	175
14.4	Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου	σελ	176
14.5	Έγκριση Πλάνου Ασφαλείας	σελ	177
14.6	Επικύρωση Πλοίου	σελ	179
14.7	Έκδοση και Επικύρωση του ISSC	σελ	180
14.8	Προσωρινή Πιστοποίηση	σελ	182
14.9	Έλεγχοι και Εκθέσεις Επικύρωσης	σελ	182
14.10	Έκθεση Επικύρωσης	σελ	183
14.11	Ευθύνες όσων συμμετέχουν στους ελέγχους πιστοποίησης	σελ	183
14.11.1	Ευθύνες της εταιρίας	σελ	183
14.11.2	Ευθύνες της κοινότητας του IACS	σελ	184
14.11.3	Ευθύνες του Ελεγκτή	σελ	184
15	BIMCO	σελ	185
15.1	BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties	σελ	185
15.2	U.S. Customs – Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) Clause	σελ	187
15.3	U.S. Security Clause for Voyage Chartering	σελ	188
15.4	U.S. Security Clause for Time Chartering	σελ	189
15.5	U.S. Customs 24 Hour Rule Clause	σελ	189
15.6	U.S. Customs 24 Hour Rule Clause for Voyage Charter Parties	σελ	189
15.7	U.S. Customs 24 Hour Rule for time Charter parties	σελ	190
15.8	Έρευνα BIMCO για τη διαδικασία και το χρόνο συμμόρφωσης των πλοιοκτητών με τον κώδικα ISPS	σελ	191

16	International Chamber of Shipping	σελ	193
17	Κόστος Εφαρμογής του Κώδικα	σελ	194
18	Η θέση της Ελλάδας ως προς τον Κώδικα και τις τροποποιήσεις της SOLAS 74	σελ	197
19	Απόψεις Πλοιοκτητών	σελ	199
20	ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ	203

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Μέσα στα πλαίσια της ανάλυσης που θα ακολουθήσει έχει γίνει μία προσπάθεια προσέγγισης του νέου κώδικα ISPS ως προς ότι αφορά στο πλοίο. Φυσικά το θέμα του κώδικα δεν εξαντλείται στην ανάλυση των απαιτήσεων αυτού ως προς το πλοίο. Ένα εξίσου μεγάλο μέρος του εισάγει νέες απαιτήσεις ασφαλείας και ως προς τα λιμάνια παρόλο που στη συγκεκριμένη ανάλυση δεν θα ασχοληθούμε με αυτά.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας που ακολουθεί είναι η ανάλυση αλλά και η σφαιρική προσέγγιση του νέου κώδικα ISPS ως προς το πλοίο, οι νέες απαιτήσεις που εισάγονται για αυτά και για τις εταιρίες που τα διαχειρίζονται, καθώς και το γενικό πλαίσιο το οποίο δημιουργείται πλέον και μέσα στο οποίο καλείται το πλοίο να λειτουργήσει από εδώ και πέρα

Στα πρώτα κεφάλαια (Κεφ 1 – Κεφ 2) της παρούσας διπλωματικής εργασίας επιχειρείται να γίνει μία σύντομη αναφορά στα θέματα της ασφάλειας και του κινδύνου, της πειρατείας και των λόγων που δημιούργησαν την ανάγκη ενός κώδικα.

Συνεχίζοντας στο Κεφάλαιο 3 γίνεται αναφορά στον Οργανισμό ο οποίος δημιούργησε το κώδικα (IMO) καθώς και η Σύμβαση από την οποία προέρχεται (SOLAS).

Στο Κεφάλαιο 4 θεωρήθηκε χρήσιμο να παρουσιασθεί με λίγα λόγια το θεσμικό πλαίσιο το οποίο μέχρι τη δημιουργία του κώδικα, κάλυπτε τις ανάγκες της ναυτιλίας σχετικά με την διατήρηση της ασφάλειας (security) στις μεταφορές δια θαλάσσης.

Προχωρώντας στην βασική ανάλυση του κώδικα, από το Κεφάλαιο 5 όπου αναλύονται οι τροποποιήσεις της SOLAS, μέχρι το κεφάλαιο 8 όπου καταγράφονται τα ψηφίσματα, οι εγκύκλιοι και οι αποφάσεις της Διάσκεψης του Λονδίνου (Δεκέμβριος 2002) όπως αυτά ενσωματώθηκαν στον κώδικα ISPS, επιχειρείται η αποτύπωση και ανάλυση όλων των νέων κανονισμών και απαιτήσεων που θα τεθούν σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου του 2004 σε ότι αφορά, όπως είπαμε και παραπάνω το πλοίο.

Σημαντική θεωρήθηκε η σύντομη ανάλυση στο μεγάλο θέμα της Αμερικής και της νομοθεσίας η οποία καλύπτει τις απαιτήσεις αυτής ως προς την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και του κώδικα ISPS. Η ανάλυση αυτή γίνεται στο κεφάλαιο 9 και ως είναι λογικό δεν ήταν εφικτό να γίνει μία βαθύτερη και πιο λεπτομερής

καταγραφή όλου του θέματος, λόγω του τεράστιου όγκου πληροφοριών και κανονισμών οι οποίοι «βομβαρδίζουν» καθημερινά πλοία και εταιρίες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση απετέλεσε στη συνέχεια (Κεφ10) θέμα μελέτης της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας με σύντομη επίσης αναφορά στη θέση και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης πάνω στο συγκεκριμένο θέμα.

Οι απαιτήσεις της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων πάνω στο θέμα αναλύονται στο κεφάλαιο 11 ενώ στο κεφάλαιο 12 παρουσιάζονται αναλυτικά οι νέοι όροι οι οποίοι εισάγονται στα ναυλοσύμφωνα από την BIMCO.

Στο κεφάλαιο 13 στη συνέχεια γίνεται λόγος για το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο και για τη σημαντική βοήθειά του πάνω στο θέμα της ασφάλειας και της συμμόρφωσης των εμπλεκομένων με τον νέο κώδικα.

Κλείνοντας στα κεφάλαια 14 ,15 και 16 γίνεται μία ανάλυση του κόστους εφαρμογής του κώδικα, της θέσεως της Ελλάδας ως προς αυτόν καθώς και των απόψεων των πλοιοκτητών για την νέα τάξη πραγμάτων .

Η συλλογή των πληροφοριών καθώς και η σύνταξη γενικά της διπλωματικής εργασίας ,ήταν ομαδική. Συγκεκριμένα όμως με τα κεφάλαια 1-6,10,11,13 και 16 ασχολήθηκε ο φοιτητής Ι.Τσερεμέγκλης, ενώ με τα κεφάλαια 7-9,12,14,15 και 17 ο φοιτητής Σ. Μικρώνης.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το έτος 2001 και συγκεκριμένα η 11^η Σεπτεμβρίου, ημερομηνία ορόσημο για όλο τον κόσμο, σηματοδότησε σημαντικές εξελίξεις και στη ναυτιλία.

Μέχρι την ημερομηνία αυτή οι βασικοί λόγοι εγρήγορσης σε θέματα ασφάλειας (security) στο χώρο της ναυτιλίας, ήταν η πειρατεία και οι ένοπλες επιθέσεις στα πλοία, για την αντιμετώπιση των οποίων, ελήφθησαν κατά καιρούς διάφορα μέτρα κατά κύριο λόγο υπό μορφή εθνικών απαιτήσεων και συστάσεων.

Οι πρώτοι κανονισμοί για την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών εναντίων πλοίων, δημιουργήθηκαν από τον IMO μετά την τρομοκρατική ενέργεια κατά του Ιταλικού κρουαζιερόπλοιου ACHILLE LAURO το έτος 1985 χωρίς όμως να λάβουν τη μορφή ενός πλήρους κώδικα.

Τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου απετέλεσαν το έναυσμα στη Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα για τη δημιουργία ενός κώδικα προστασίας των θαλασσιών μεταφορών σε όλο το εύρος τους, από τρομοκρατικές και άλλες έκνομες ενέργειες.

Μέσα σε ένα ιδιαίτερα ταραγμένο κλίμα παγκοσμίως, πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, Διπλωματική Διάσκεψη υπό την αιγίδα του IMO και σε συνεργασία με την MSC του οργανισμού υιοθετήθηκε και ψηφίσθηκε μία σειρά τροποποιήσεων στη SOLAS (1974 SOLAS Convention) σχετικών με θέματα ασφάλειας.

Συγκεκριμένα τροποποιήθηκαν τα κεφάλαια V και X I με το κεφάλαιο XI να χωρίζεται σε δύο νέα κεφάλαια. Στο XI-1 και XI-2.

Το **XI-1**, δημιουργήθηκε έτσι ώστε να εισάγει επιπρόσθετες απαιτήσεις αναφορικά στο διακριτικό σήμα του πλοίου και στην κατοχή του **Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης**.

Το **XI-2**, δημιουργήθηκε και περιλαμβάνει απαιτήσεις για το πλοίο και την εταιρία και για το πώς θα συμμορφωθούν με τα πρότυπα του νέου κώδικα. Επίσης το κεφάλαιο αυτό θέτει απαιτήσεις για το **Ship Security Alert System** καθώς και μέτρα για τη συμμόρφωση και τον έλεγχο των λιμενικών αρχών και των συμβαλλομένων κρατών ενώ τέλος το Κεφάλαιο V τροποποιήθηκε ως προς τις απαιτήσεις του για τη λειτουργία επί του πλοίου του AIS (Automatic Identification System).

Συνολικά και επιγραμματικά η SOLAS τροποποιήθηκε θέτοντας τα παρακάτω :

- Την υποχρεωτική χρήση πάνω στο πλοίο του **AIS** (Automatic Identification System) έτσι ώστε ανά πάσα στιγμή να μπορεί να γίνει γνωστή η ακριβής θέση του πλοίου
- Το διακριτικό σήμα του πλοίου να είναι γραμμένο και εύκολα αναγνωρίσιμο πάνω στο πλοίο
- Την ύπαρξη επί του πλοίου του **Ship Security Alert System** το οποίο θα ειδοποιεί εάν κάτι δεν πάει καλά στο πλοίο
- Και τήρηση ενός **Continuous Synopsis Record** (Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης) επί του πλοίου.

Οι τροποποιήσεις αυτές μαζί με μία σειρά συμπληρωματικών αποφάσεων οδήγησαν στις 17 Δεκεμβρίου του 2002 στη δημιουργία ενός άρτιου πλέον κώδικα προστασίας του πλοίου και του λιμένα από έκνομες και τρομοκρατικές ενέργειες, τον κώδικα ISPS.

Σύμφωνα με τον IMO οι βασικοί στόχοι του **ISPS (International Ship and Port Facility Security Code)** είναι η καθιέρωση ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Κρατών, των εταιριών, των πλοίων, των λιμένων και όλων όσων εμπλέκονται στο κύκλωμα των μεταφορών δια θαλάσσης , το οποίο θα μπορεί να ανιχνεύει και να εκτιμά τους κινδύνους και να μπορεί να λαμβάνει μέτρα αποτροπής και αντιμετώπισης περιστατικών τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια στο πλοίο και στο λιμάνι που συμμετέχει στο διεθνές εμπόριο.

Επίσης στοχεύει στο να καθιερώσει τους ρόλους και τις ευθύνες που θα έχει ο καθένας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή διεξαγωγή των θαλασσίων μεταφορών.

Επιπλέον, στόχο του αποτελεί η εξασφάλιση μεθόδων οι οποίες επιτρέπουν την γρήγορη και αποτελεσματική μεταφορά και ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν σε θέματα ασφαλείας καθώς και στη δημιουργία μίας μεθοδολογίας εκτίμησης της ασφαλείας έτσι ώστε να υπάρχουν πλάνα και διαδικασίες οι οποίες θα μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου ασφαλείας.

Τέλος σκοπός του Κώδικα αυτού του IMO είναι η εξασφάλιση και η διαβεβαίωση ότι λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα προστασίας της ασφαλείας του πλοίου και του λιμένα.

Τα επίπεδα ασφαλείας τα οποία προαναφέρθηκαν και καθορίζονται σύμφωνα με τον ISPS είναι τα εξής :

Επίπεδο ασφαλείας 1 → Τα ελάχιστα μέτρα ασφαλείας πρέπει να λαμβάνονται, η κατάσταση δεν ενέχει συγκεκριμένο κίνδυνο. Μέτρα που λαμβάνονται καθημερινά

Επίπεδο ασφαλείας 2 → Επίπεδο κατά το οποίο πρέπει να ληφθούν κατάλληλα προστατευτικά μέτρα, για την περίοδο εκείνη κατά την οποία αυξάνει ο κίνδυνος του να συμβεί κάποιο περιστατικό

Επίπεδο ασφαλείας 3 → Επίπεδο κατά το οποίο επιπλέον και συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα πρέπει να ληφθούν για χρονική περίοδο όπου ένα περιστατικό είναι πιθανό ή επικείμενο.

Αναλυτικότερα θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο Κώδικας αποτελείται από δύο μέρη .

Το πρώτο μέρος το οποίο είναι το υποχρεωτικό και αποτελεί και το αντικείμενο του ελέγχου του πλοίου, προκειμένου να πιστοποιηθεί για την εφαρμογή του, και το δεύτερο μέρος το οποίο είναι το προαιρετικό και περιέχει ουσιαστικά οδηγίες για την εφαρμογή του κώδικά.

Αναφορικά στο δεύτερο μέρος, πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι ενδέχεται να γίνει υποχρεωτικό ,ως προς την εφαρμογή του , από κάποιες χώρες (ΕΕ, ΗΠΑ) παρά το ότι ο ΙΜΟ προσπαθεί να παραμείνει προαιρετικό.

Το πρότυπο το οποίο θέτει ο ΙΜΟ μέσα από τον ISPS, απαιτεί με λίγα λόγια από το πλοίο και την εταιρία, τομείς με τους οποίους και θα ασχοληθούμε, να πληρούν τις παρακάτω βασικές προϋποθέσεις:

- Να φέρει το πλοίο - Ship Security Plan
- Να έχει οριστεί ο Ship Security Officers
- Η εταιρεία να έχει επίσης ορίσει Company Security Officers
- Να φέρει συγκεκριμένο εξοπλισμό πάνω στο πλοίο (πχ. AIS, Ship Security Alert System)

Με όλα αυτά ο IMO, όπως αναφέραμε και παραπάνω, στοχεύει στο να μειώσει την έκθεση του πλοίου και του λιμανιού σε κίνδυνο και να εξασφαλίσει, όσο αυτό είναι δυνατό, μία ασφαλή εμπορική δραστηριότητα.

Συλλογιζόμενοι τον νεότερο τύπο :

RISK = THREAT x VULNERABILITY x CONSEQUENCES

Όπου ο κίνδυνος είναι το γινόμενο των τριών παρακάτω στοιχείων,

THREAT: Η γέννηση και το μέγεθος μιας απειλής σε συγκεκριμένη περιοχή ή Λιμάνια

VULNERABILITY: Η παρεισφρησιμότητα στο πλοίο, εκφρασμένη ως πιθανότητα

CONSEQUENCES: Η συνέπεια και το μέγεθος αυτής σε σχέση πάντα με το είδος του πλοίου, του φορτίου αλλά και του σημείου στο οποίο βρίσκεται.

θα μπορούσαμε να πούμε ότι σκοπός του ISPS είναι η μείωση ακριβώς της παρεισφρησιμότητας του πλοίου, δηλαδή της πιθανότητας.

Διαχείριση κινδύνου, παρεισφρησιμότητα, Επίπεδα ασφαλείας, Ship Security Assessment, Ship Security Plans κλπ είναι όροι οι οποίοι από εδώ και πέρα θα απασχολήσουν σε μεγάλο βαθμό εταιρία και πλοίο.

Ορίζοντας χρονικό όριο για την προετοιμασία των εμπλεκόμενων την 1^η Ιουλίου 2004 τα περιθώρια πλέον στενεύουν και άμεσα οι εταιρείες σε συνεργασία με τους Νηογνώμονες πρέπει να αρχίσουν, αν δεν το έχουν κάνει ήδη, τις διαδικασίες προκειμένου να αποκτήσουν το σχετικό πιστοποιητικό “ **International Ship Security Certificate**” για κάθε πλοίο.

Ο σκοπός και η ελπίδα όλων των εμπλεκόμενων είναι να εξασφαλισθεί η ομαλή εμπορική δραστηριότητα των πλοίων στις θάλασσες και η ασφαλής τους ναυσιπλοία, χωρίς όμως να προστεθεί άλλο ένα ακόμη γραφειοκρατικό βάρος στην ήδη βεβαρημένη εταιρία και πλοίο αλλά και χωρίς το εμπορικό πλοίο να αποκτήσει πολεμικό χαρακτήρα.

2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

2.1 Βασικές έννοιες κινδύνου

Για να εξηγήσουμε την έννοια του όρου « κίνδυνος » έχουμε επιλέξει μία γνωστή πρακτική κατάσταση η οποία παρουσιάστηκε από το YEN σε εγκύκλιο ενημέρωσης σχετικά με τον κώδικα ISPS.*

Το θέμα αφορά τον τραυματισμό ενός πεζού που προήλθε από ένα ατύχημα με αυτοκίνητο διασχίζοντας διαφορετικούς τύπους δρόμων. Το μεν πρώτο αναφέρεται στη συνέπεια του ατυχήματος, ή απλά C, ενώ η συχνότητα αναφέρεται στην πιθανότητα ατυχήματος που εμφανίζεται, ή απλά P.

Είναι χρήσιμο να σχεδιαστεί η συνέπεια σε σχέση με την πιθανότητα του περιστατικού για μια σειρά σεναρίων και ως χαρακτηριστικά σενάρια επιλέγονται τα παρακάτω:

Σενάριο 1. Κεντρικοί οδοί πόλεων.

Μπορεί να παρατηρηθεί εύκολα ότι πολλοί άνθρωποι θα προσπαθήσουν να διασχίσουν σημεία κεντρικών οδών πόλεων τυχαία αντί να περιμένουν το πράσινο σηματοδότη στις οδικές συνδέσεις ή στα σημεία διαβάσεων πεζών. Δεδομένου ότι η ταχύτητα των οχημάτων είναι γενικά αρκετά χαμηλή, οι πεζοί μπορούν κανονικά να αποφύγουν το ατύχημα με προσεκτικές κινήσεις και γρήγορη διέλευση, επειδή ένας οδηγός που πλησιάζει μειώνει ταχύτητα εθελοντικά. Συγχρόνως, όμως, ο αριθμός των πεζών που διασχίζουν τις οδούς με αυτό τον τρόπο είναι αρκετά μεγάλος συνεπώς και ο αριθμός των ατυχημάτων θα είναι αντίστοιχα υψηλός αν και οι τραυματισμοί που υφίστανται δεν είναι γενικά πολύ σοβαροί.

Με άλλα λόγια, η συνέπεια C είναι χαμηλή, αλλά η πιθανότητα του περιστατικού P είναι υψηλή. Η θέση αυτού του σεναρίου απεικονίζεται στο διάγραμμα C v P από το σημείο 1.

* YEN Πληροφοριακό Έντυπο Απαιτούμενων Δικαιολογητικών για έκδοση/θεώρηση /ανανέωση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας πλοίου. Παράρτημα β Κατευθυντήριες οδηγίες αναφορικά με την διενέργεια αξιολογήσεων ασφαλείας πλοίων.

Σενάριο 2. αστικές εθνικές οδοί.

Η ταχύτητα της κυκλοφορίας στους δρόμους αυτούς είναι αρκετά υψηλή και οι περισσότεροι πεζοί θα προσπαθήσουν να τους διασχίσουν στις διαβάσεις με φωτεινούς σηματοδότες ή από κάποια υπόγεια διάβαση και κάποια γέφυρα. Κατά συνέπεια ο αριθμός ατυχημάτων είναι χαμηλότερος, αλλά τα ατυχήματα πιο σοβαρά.

Αυτό σημαίνει ότι η συνέπεια C είναι υψηλότερη, αλλά η πιθανότητα του περιστατικού P είναι χαμηλότερη. Η θέση αυτού του σεναρίου απεικονίζεται στο διάγραμμα C v P από το σημείο 2.

Σενάριο 3. Αυτοκινητόδρομοι υψηλής ταχύτητας.

Πολλοί λίγοι άνθρωποι προσπαθούν να διασχίσουν έναν αυτοκινητόδρομο με τα πόδια λόγω της ταχύτητας της κυκλοφορίας. Εντούτοις, αν γίνει μια τέτοια προσπάθεια και δημιουργηθεί ένα ατύχημα, είναι πιθανό να οδηγήσει σε πολύ σοβαρό τραυματισμό ή ακόμα και στο θάνατο. Στην περίπτωση αυτή η συνέπεια C είναι πολύ υψηλή, αλλά η πιθανότητα του περιστατικού P είναι εξαιρετικά χαμηλή. Η θέση αυτού του σεναρίου απεικονίζεται στο διάγραμμα C v P από το σημείο 3.

Από τα τρία αυτά σημεία μπορεί να διέλθει μια καμπύλη (Διάγραμμα 1), η οποία τείνει να δείξει ότι η πιθανότητα ενός ατυχήματος που εμφανίζεται είναι σχεδόν αντιστρόφως ανάλογη προς τη συνέπεια του. Κατά συνέπεια πολύ λίγοι πεζοί θα προσπαθήσουν να διασχίσουν έναν αυτοκινητόδρομο επειδή οποιοδήποτε ατύχημα συνέβαινε θα ήταν πολύ σοβαρό, ή ακόμα και μοιραίο.

Η συνέπεια είναι αντιστρόφως ανάλογη προς την πιθανότητα του περιστατικού. Με μαθηματικούς όρους η σχέση αυτή γίνεται: $C = \text{constant}/P$, η σταθερά συμβολίζεται με K και η εξίσωση παίρνει τη μορφή $K = P \times C$, όπου με K συμβολίζουμε τον κίνδυνο, δηλαδή ο κίνδυνος μπορεί να εκφραστεί μαθηματικά ως το γινόμενο της συνέπειας ενός περιστατικού επί την πιθανότητα του. Ο κίνδυνος εκφράζεται γενικά ως προϊόν της χρονικής συχνότητας. Για τη δυνατότητα σχετικά σπάνια γεγονότα να εμφανιστούν σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο, η συχνότητα αντικαθίσταται συνήθως από την πιθανότητα ενός γεγονότος σε εκείνο το χρονικό πλαίσιο.

Για την αξιολόγηση του κινδύνου στα πλοία ισχύουν τα παρακάτω για την συνέπεια και την πιθανότητα :

Η συνέπεια είναι το ποσό των πιθανών αποτελεσμάτων της επίθεσης που δίνει το σενάριο, έτσι μπορεί να συμπεριλάβει διάφορες κατηγορίες αποτελεσμάτων όπως

θάνατος-ζημιά, οικονομικές επιδράσεις, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, κ.ά., επομένως η γενική συνέπεια είναι το άθροισμα εκείνων των αποτελεσμάτων τα οποία μπορούν να παρουσιαστούν : $\Sigma C = C_{(\theta\acute{\alpha}\nu\alpha\tau\omicron\varsigma\text{-}\zeta\eta\mu\acute{\iota}\alpha)} + C_{(\omicron\iota\kappa\omicron\nu\omicron\mu\iota\kappa\acute{\eta})} + C_{(\pi\epsilon\pi\iota\beta\acute{\alpha}\lambda\lambda\omicron\nu)} + \dots$

Η συνέχεια αυτής της εξίσωσης δείχνει ότι για οποιαδήποτε δεδομένη αξιολόγηση κινδύνου μπορούν να υπάρξουν άλλες κατηγορίες συνέπειας που είναι ενδιαφέρουσες στην οργάνωση που εκτελεί την αξιολόγηση του κινδύνου. Επίσης, έχοντας την ικανότητα προσθήκης συνεπειών υπονοεί ότι η οργάνωση μπορεί να εκφράσει όλες τις συνέπειες στις ίδιες μονάδες ή μπορεί να καθορίσει τα αντίτιμα εργασίας για κάθε τύπο συνέπειας.

Η πιθανότητα υπολογίζεται χαρακτηριστικά από τα ιστορικά στοιχεία ή υπολογίζεται βασισμένη στην πιθανότητα των συνδυασμών εξωτερικών γεγονότων, ανθρωπίνων λαθών και αποτυχιών συστημάτων-εξοπλισμού που πρέπει να εμφανιστούν για τις συνέπειες που πραγματοποιούνται.

Εντούτοις, για λόγους ασφαλείας η πιθανότητα ενός σεναρίου αξιολογείται γενικά με την εξέταση της συγκεκριμένης απειλής στην ασφάλεια του πλοίου και την τρωτότητα του πλοίου σε εκείνη την απειλή. Αυτό μπορεί να εκφραστεί μαθηματικά από τη σχέση: $P = A \times T$, όπου **A η απειλή και T η τρωτότητα**.

Η απειλή αντιπροσωπεύει την πιθανότητα μιας επίθεσης που βασίζεται στην ύπαρξη της πληροφόρησης και υπό το κράτος της ναυτικής συνειδητοποίησης. Για τη ναυτική ασφάλεια, η απειλή απεικονίζεται στον καθορισμό του επιπέδου ασφάλειας και της προσέγγισης ότι τα μέτρα ασφάλειας προγραμματίζονται διαφορετικά για διάφορα επίπεδα ασφάλειας.

Σε μια λεπτομερή αξιολόγηση της ασφάλειας, μπορεί να γίνει μια εκτίμηση της απειλής και να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογηθεί καλύτερα η πιθανότητα μιας επίθεσης. Εντούτοις, για μια απλουστευμένη προσέγγιση αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου έναντι πειρατείας, το επίπεδο απειλής θεωρείται ως σταθερό, έτσι ο κίνδυνος αξιολογείται βασισμένος στις διαφορές στην τρωτότητα και την συνέπεια για κάθε σενάριο που εξετάζεται.

Εάν ένας διαχειριστής πλοίου έχει τις πληροφορίες που του επιτρέπουν να κρίνει τον σχετικό κίνδυνο για συγκεκριμένα πλοία ή για συγκεκριμένα ταξίδια, οι πληροφορίες αυτές μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από την ομάδα αξιολόγησης της ασφάλειας ως μια άλλη πτυχή για να ταξινομήσουν το σχετικό κίνδυνο πλοίου της 'Εταιρείας'.

Η τρωτότητα είναι η πιθανότητα της επιτυχίας μιας επίθεσης και αξιολογείται εξετάζοντας τους παράγοντες που συμβάλλουν στην τρωτότητα του πλοίου. Τέσσερα στοιχεία που χρησιμοποιούνται συνήθως για την αξιολόγηση της τρωτότητας των περιουσιών είναι : διαθεσιμότητα, δυνατότητα πρόσβασης, οργανική ασφάλεια και αντοχή πλοίου. Εντούτοις, στην απλουστευμένη προσέγγιση αξιολόγησης που καθορίζεται εδώ (πειρατεία), μόνο η δυνατότητα πρόσβασης και η οργανική ασφάλεια εξετάζονται.

2.2 Η έννοια της ασφάλειας

Για πολλούς η ασφάλεια θα φέρει στο νου όλα εκείνα τα μέτρα που εφαρμόζονται για την ασφάλεια των πλοίων όπως συστήματα συναγερμών, πόρτες ασφαλείας, κλειδαριές, αντικλεπτικά μέτρα και μέτρα κατά των λαθρεπιβατών. Στην πραγματικότητα όμως γι' αυτούς που ταξιδεύουν στις επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες πειρατείας, τα μέτρα αυτά δεν είναι επαρκή για την ασφάλεια του πληρώματος, των επιβατών και του πλοίου έτσι απαιτείται να ληφθούν επιπλέον μέτρα αντι-πειρατείας.

Όπου μια οργάνωση ή ένα πλοίο πρέπει να περάσει από τη διαδικασία εφαρμογής του κώδικα ISPS, πρέπει να επιδιώξει να ικανοποιήσει τις ευρύτερες οργανωτικές ανάγκες και να παρέχει την συνολική ασφάλεια σε όλα τα όργανα της επιχείρησης.

Η λειτουργία της ασφάλειας είναι η προστασία των προτερημάτων. Αλλά η προστασία των προτερημάτων υπερβαίνει την προστασία του εξοπλισμού, του αποθέματος και των σκαφών. Τα προτερήματα από την προοπτική ασφάλειας περιλαμβάνουν τους ανθρώπους, τις πληροφορίες και τα περιουσιακά στοιχεία.

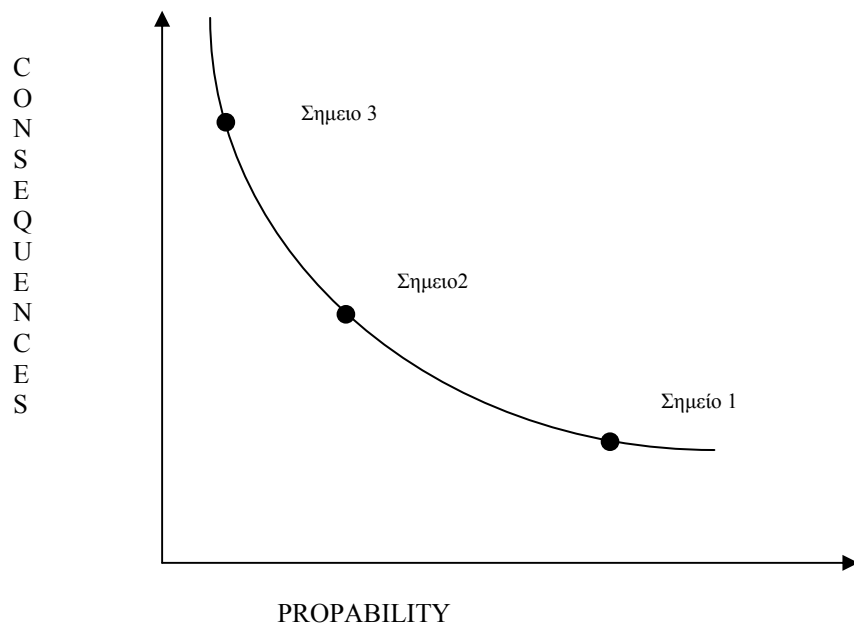
Τα προγράμματα ασφάλειας πρέπει να βασιστούν στις καλά ερευνημένες στρατηγικές που απεικονίζουν τις ανάγκες της οργάνωσης. Ένα αναπόσπαστο τμήμα της έρευνας για την ασφάλεια είναι η αξιολόγηση του κινδύνου, η οποία θα πρέπει να σχεδιαστεί και να εφαρμοστεί ώστε να μειώσει την έκθεση της οργάνωσης στον κίνδυνο. Αυτό είναι παρόμοιο με τις απαιτήσεις στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του ISM Code και της περίπτωσης ασφάλειας.

Στις απαιτήσεις SOLAS και τον ISPS Code η αξιολόγηση του κινδύνου λαμβάνει τη μορφή της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίων. Πρέπει να σημειωθεί ότι

αυτό απαιτεί όχι μόνο μια αξιολόγηση του εγγράφου, αλλά επίσκεψη του πλοίου και επιθεώρηση της περιοχής πλεύσης του πλοίου.

Η αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίων επεκτείνεται πέρα από την απλή αξιολόγηση του πλοίου, δηλαδή απαιτεί από εκείνους που διευθύνουν, την αξιολόγηση του κινδύνου που θα περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των πηγών απειλής στον οποίο ένα πλοίο μπορεί να εκτεθεί. Η κατανόηση των αιτιών και των σχεδίων του εγκλήματος θα βοηθήσει τον υπεύθυνο ασφάλειας στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός πλήρους σχεδίου ασφάλειας. Το προσωπικό για την εφαρμογή ασφάλειας πρέπει να συλλέξει, να αντιπαραβάλει και να αναλύσει όλα τα στοιχεία προκειμένου να καθορίσει τις πηγές του κινδύνου. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι μια συγκεντρωμένη γνώση των πηγών απειλής, οι μέθοδοι διαδικασιών τους και οι τομείς της λειτουργίας είναι γνωστά και τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατάλληλα. Μόλις ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, ένα σχέδιο θα εφαρμοστεί που θα μειώσει τον κίνδυνο και θα καλύψει τις απαιτήσεις του ISPS Code. Έπειτα, το σχέδιο πρέπει να αναπτυχθεί για να εξασφαλίσει ότι οι στρατηγικές ασφάλειας που επιλέγονται ικανοποιούν τις ανάγκες της οργάνωσης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1



3. ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

3.1 Ιστορικά στοιχεία

Η πειρατεία ως φαινόμενο εμφανίστηκε στα πλοία από την αρχή της ύπαρξης του θαλάσσιου εμπορίου και της μεταφοράς πολύτιμων φορτίων δια μέσου της θάλασσας. Από την αρχαιότητα ακόμα η πειρατεία έκανε την εμφάνισή της. Οι αρχαίοι Φοίνικες υπήρξαν περίφημοι πειρατές στη θάλασσα της Μεσογείου, για περίπου τρεις χιλιετηρίδες π.Χ..

Στην ιστορική περίοδο της αρχαιότητας συνεχίζονταν η δράση των πειρατών, ακόμα και στην εποχή που ηγεμόνευε στις θάλασσες η αρχαία Αθήνα. Το φαινόμενο όμως της πειρατείας είχε μεγάλη διάδοση στα χρόνια του Μεσαίωνα. Το βυζαντινό εμπορικό ναυτικό αντιμετώπιζε στη Μεσόγειο ισχυρά πειρατικά καράβια, αλλά και ολόκληρους πειρατικούς στόλους των Γότθων, των Νορμανδών, των Βανδάλων, των Σαρακηνών, των Αγαρηνών και αργότερα πειρατών από τη Β. Αφρική.

Το 16ο και 17ο αιώνα οι πειρατές ήταν οργανωμένοι και όργωναν τις θάλασσες της Καραϊβικής και Ινδικού ωκεανού με οπλισμένα πλοία λεηλατώντας το εμπόριο των τότε μεγάλων θαλασσοκρατόρων Μεγάλης Βρετανίας, Ισπανίας και Ολλανδίας. Αλλά και στη Μεσόγειο ο περιβόητος πειρατής Μπαρμπαρόσα τρομοκρατούσε με ένοπλες επιθέσεις τα Ελληνικά νησιά και τις παράκτιες περιοχές της Πελοποννήσου και της Στερεάς Ελλάδας.

Η πειρατεία περιορίστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα αλλά οι πειρατικές επιθέσεις συνεχίζονταν και φτάνουμε μέχρι σήμερα όπου το φαινόμενο παίρνει ανησυχητικές διαστάσεις για τα δεδομένα της εποχής μας.

3.2 Η πειρατεία σήμερα / Έξαρση του φαινομένου

Ιδιαίτερη ανησυχία εξακολουθούν να προκαλούν τόσο στη διεθνή κοινή γνώμη όσο και στη ναυτική οικογένεια η αυξητική τάση πειρατικών αλλά και ληστρικών επιδρομών στις μέρες μας, που παρουσιάζονται κυρίως στη νοτιοανατολική Ασία, στη Λατινική Αμερική και στην Αφρική. Στο γεγονός αυτό συμβάλει, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία τόσο του IMO όσο και του IMB, η έκρυθμη πολιτική αλλά και οικονομική κατάσταση αρκετών ασιατικών, αφρικανικών

και λατινοαμερικάνικων κρατών που δεν επιτρέπουν την υιοθέτηση αυστηρών μέτρων για τη ριζική αντιμετώπιση των εγκληματιών, που κλονίζουν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών.

Οι περιοχές που παρουσιάζουν τις περισσότερες ένοπλες επιθέσεις είναι: - Νιγηρία περιοχές των ακτών Lagos μέχρι το Harcourt- Σομαλία κόλπος του Aden περιοχή Bosaso, Dante- Υεμένη ανατολικά του κόλπου Aden- Αγκόλα περιοχή αγκυροβολιών Luanda, Lobito- Ινδία λιμένες Chennai, Cochin, Hieldia, Hoogly River- Στενά Malacca περιοχές Aced, Bintulu, Sandakan- Μπαγκλαντές περιοχές λιμένων Chittagong, Mongla- Ινδονησία περιοχές Adang, Bay, Anyer, Balikpapan, Belawan, Banjarmasin, Bontang, Gaspar, Straitsm, Panjang, Santan, Sebuku, Java Sea- Φιλιππίνες περιοχές Batangas, Davao, Zamboanga- Εκουαδόρ περιοχή λιμανιού Guayaquil- Περού περιοχή αγκυροβολίου λιμανιού Callao.

Από τη δεκαετία του 80' μέχρι σήμερα σύμφωνα με στοιχεία του MSC (Maritime Safety Committee) έχουν αναφερθεί πάνω από 2.500 επιθέσεις σε πλοία. Το 1983 στη Μεσόγειο είχαμε μια από τις πιο σοβαρές ένοπλες επιθέσεις στο επιβατηγό πλοίο 'ACHILLE LAURO' με τραγικά αποτελέσματα.

Από το 1990 μέχρι το 1995 έγιναν 195 πειρατικές επιθέσεις σε διαφόρων τύπων πλοία κυρίως σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια, οι επιθέσεις αυτές έγιναν κατά τη διάρκεια της νύχτας και στις περισσότερες περιπτώσεις ενώ τα πλοία βρίσκονταν εν πλω. Επίσης, μια από τις σοβαρότερες επιθέσεις πραγματοποιήθηκε στο Bulk Carrier 'Cheung Son' στην νότια θάλασσα της Κίνας το 1998 με τραγικό απολογισμό τα 23 μέλη του πληρώματος να δολοφονηθούν.

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το IMB (International Maritime Bureau) σε έκθεση του γνωστοποίησε ότι το πρώτο τρίμηνο του 2003 παρουσιάστηκαν 210 κρούσματα πειρατείας, που αντιπροσωπεύουν 18% αύξηση του διεθνούς εγκλήματος σε σχέση με την αντίστοιχη περασμένη περίοδο. Σύμφωνα με τις στατιστικές που δημοσιεύθηκαν από το ICC, το διεθνές θαλάσσιο γραφείο, ο συνολικός αριθμός παγκοσμίως αυξήθηκε σε 445 το 2003 έναντι 370 το 2002. Το 2003 το IMB κατέγραψε το δεύτερο υψηλότερο αριθμό επιθέσεων πειρατείας από τότε που άρχισε τις στατιστικές το 1991. Ο υψηλότερος αριθμός που καταγράφηκε από το IMB ήταν 469 γεγονότα το 2000. Η Ινδονησία συνεχίζει να καταγράφει τον υψηλότερο αριθμό

επιθέσεων με 121 αναφερόμενα γεγονότα το 2003, το Μπαγκλαντές το δεύτερο πιο υψηλό με 58 επιθέσεις και τρίτη η Νιγηρία με 39 επιθέσεις.

Οι επιθέσεις στη Νιγηρία έχουν σχεδόν τριπλασιαστεί έναντι του περασμένου χρόνου και θεωρούνται ως η πιο επικίνδυνη περιοχή στην Αφρική για την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία.

Η έκθεση IMB προσδιορίζει ότι οι πόλεις Chittagong, Lagos, Chennai, Dakar, Cochin, Balikpapan και Ho Chi Minh έχουν 7 περισσότερες επιθέσεις στο έτος 2003. Το Chittagong ολοκλήρωσε τον κατάλογο με 40 καταγεγραμμένα γεγονότα το 2003. Τα στενά Malacca, μια από τις πιο επικίνδυνες περιοχές είχαν μια ευπρόσδεκτη πτώση στον αριθμό επιθέσεων πειρατείας το 2002 με 16 γεγονότα συγκρινόμενα με τα 75 το 2000, εντούτοις, οι αριθμοί παρουσιάζουν μια άνοδο σε 28 γεγονότα το 2003.

Υπήρξε επίσης μια πτώση στον αριθμό επιθέσεων στο Καμερούν, Ισημερινό, Γκαμπόν, Γουιάνα, Ακτή του Ελεφαντοστού, Μαλαισία, στενά Σιγκαπούρης και Ταϊλάνδη.

Οι επιθέσεις στη Μαλαισία μειώνονται σε 5 το 2003 από 14 το 2002. Τους τελευταίους 6 μήνες του 2003, καμία επίθεση δεν αναφέρθηκε στα ύδατα της Μαλαισίας.

Η Σομαλία είδε μια πτώση 50% στις αναφερόμενες επιθέσεις το 2003. Όμως ακόμα κι αν ο αριθμός επιθέσεων μειώθηκε, οι ανατολικές και βορειοανατολικές ακτές της Σομαλίας παραμένουν υψηλού κινδύνου περιοχές για πειρατείες και την απαγωγή των πληρωμάτων για τα λύτρα από τους τοπικούς πολεμάρχους. Αυτή η μείωση που είχαν ορισμένα κράτη οφείλεται στις έντονες πιέσεις που ασκήθηκαν από τη διεθνή κοινότητα, για συστηματοποίηση των περιπολιών στις επικίνδυνες περιοχές αλλά και για την ορθότερη εφαρμογή των διεθνών και τοπικών νόμων από τις αρχές των χωρών αυτών.

Ένα ανησυχητικό γεγονός είναι ότι σύμφωνα με την έκθεση του IMB για την ετήσια πειρατεία και η ένοπλη ληστεία ενάντια σκαφών για το 2003, δείχνει ότι η βία που χρησιμοποιήθηκε στις επιθέσεις συνέχισε να αυξάνεται, με 21 ναυτικούς που σκοτώθηκαν και 88 που τραυματίστηκαν το 2003, αυξανόμενοι κατά 10 και 38 αντίστοιχα του προηγούμενου έτους. Υπήρξαν επίσης 71 άτομα πληρώματος ή επιβατών που αγνοούνται το 2003 και αυτά πρέπει να εξεταστούν μαζί με τα 21 άτομα που σκοτώθηκαν. Ο αριθμός επιθέσεων που χρησιμοποιήθηκαν πυροβόλα

όπλα ανήλθε σε 100 από 68 και ο αριθμός των ομήρων σχεδόν διπλασιάστηκε σε 359 ναυτικούς.

3.3 Λόγοι που οδήγησαν στην σύσταση ενός κώδικα για την αντιμετώπιση της πειρατείας και των τρομοκρατικών επιθέσεων σε πλοία

Η έξαρση του φαινομένου και η αναφορά του MSC που κάνει λόγο για σημαντικές απώλειες σε ανθρώπινες ζωές αλλά και καταστροφές σε πλοία και απώλεια φορτίων, θορύβησαν τόσο τη διεθνή κοινότητα όσο και τον IMO. Με τη συνεδρίαση του IMO το 1991 αποφασίστηκε η εφαρμογή του προγράμματος κατά της πειρατείας που ονομάστηκε: “Actions and measures against Piracy and Robbery at sea”.

Με το πρόγραμμα αυτό συμφωνήθηκε όλα τα μέλη να δηλώνουν στον IMO κρούσματα πειρατείας και ένοπλες επιθέσεις που λαμβάνουν χώρα στα υπό την σημαία τους πλοία, και αποδέχθηκαν να λάβουν μέτρα κατά των πειρατών ιδιαίτερα σε θαλάσσιες περιοχές και περάσματα πυκνής κυκλοφορίας πλοίων.

Η ανησυχητική έξαρση της πειρατείας παρ’ όλα τα μέτρα που είχαν ληφθεί, ανάγκασαν τον IMO να συγκαλέσει τους κυβερνητικούς αντιπροσώπους των ναυτιλιακών κρατών προκειμένου να ενισχυθούν οι υπάρχουσες προτάσεις και να συσταθεί επιτροπή ειδικευμένων επιθεωρητών προκειμένου να ερευνήσουν τις συνθήκες που λαμβάνουν χώρα οι πειρατικές ένοπλες επιθέσεις και την οργάνωση την αστυνόμευση και την καταστολή των πειρατών σε συνεργασία με τις Αρχές, ιδιαίτερα στις επικίνδυνες ζώνες.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε την αναγκαία συμμετοχή όλων των κρατών-μελών στην εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια, προκειμένου να αποτραπούν παράνομες πράξεις που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τους επιβάτες, τα πληρώματα και τα ίδια τα πλοία.

Ο IMO έχει ως αναπόσπαστο τμήμα της εξουσιοδότησης του, το καθήκον να κάνει το ταξίδι και τη μεταφορά στη θάλασσα όσο το δυνατόν πιο ασφαλή. Αμέσως μετά τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Η.Π.Α., ο Γενικός Γραμματέας του IMO θεώρησε αναγκαία την αναθεώρηση των μέτρων που ήδη είχαν

εγκριθεί από τον ΙΜΟ για να καταπολεμήσουν τις πράξεις βίας και εγκλήματος εν πλω.

Στη συνέλευση του οργανισμού στο Λονδίνο 19-30 Νοεμβρίου 2001, συμφωνήθηκε η σύσταση νέων κανονισμών για την ασφάλεια πλοίων και λιμανιών, ώστε να μειωθούν οι πιθανότητες να γίνει η ναυτιλία στόχος της διεθνούς τρομοκρατίας. Η παρούσα απόφαση ακολούθησε την υιοθέτηση ενός ψηφίσματος που υποβλήθηκε από τον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ σχετικά με την αναθεώρηση των μέτρων και των διαδικασιών για να αποτρέψει τις πράξεις τρομοκρατίας που απειλούν την προστασία των επιβατών και των πληρωμάτων και την ασφάλεια των σκαφών.

4. IMO (International Maritime Organization)

4.1 Ιστορική προσέγγιση

Η ανάγκη καθιέρωσης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα οδήγησε στη σύσταση ενός ξεχωριστού ειδικού οργανισμού, για τις θαλάσσιες μεταφορές. Με πρωτοβουλία των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη στη Γενεύη στις 19 Φεβρουαρίου το 1948 με τη συμμετοχή όλων των κρατών-μελών, συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση ιδρύσεως του IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), ενώ τέθηκε σε εφαρμογή στις 17 Μαρτίου το 1958. Μετά το πέρας τριών δεκαετιών περίπου και μετά από διαδοχικές τροποποιήσεις της αρχικής σύμβασης ο οργανισμός άλλαξε το όνομα του σε IMO (International Maritime Organization), με έδρα το Λονδίνο.

Ο οργανισμός αρχικά είχε συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε θέματα τεχνικής φύσης, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών, και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων.

Με την πάροδο του χρόνου, και μετά από αρκετές αμφισβητήσεις του ρόλου του στη διεθνή ναυτιλία, που οφείλονταν στα αντικρουόμενα ναυτιλιακά συμφέροντα μεταξύ των παραδοσιακών χωρών (ship owning) και των αναπτυσσόμενων με νηπιακή ναυτιλιακή βιομηχανία (ship using), ο IMO για να γίνει πιο αποτελεσματικός θεώρησε απαραίτητη την υπογραφή της σύμβασης από τα 7 πιο ισχυρά κράτη που ο στόλος τους ξεπερνούσε το 1 εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας το καθένα.

Γεγονός είναι η ανάμιξη του στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης εκτός από αυτόν της ναυτικής ασφάλειας και μάλιστα πριν ακόμη από την επίσημη καθιέρωση του, ισχυροποίησε τη θέση του ως διεθνής εξειδικευμένη οργάνωση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του ΟΗΕ, επειδή κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωσή του εξαιτίας του περιορισμένου πεδίου δράσης του. Έτσι, σήμερα ο IMO αποτελεί την ειδικευμένη υπηρεσία στο πλαίσιο του ΟΗΕ για ναυτιλιακά θέματα σε συνεργασία με τέσσερις ομάδες διεθνών οργανισμών, τα

Ενωμένα Έθνη και τα όργανα τους, τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, τους διακυβερνητικούς οργανισμούς και τους ιδιωτικούς οργανισμούς.

4.2 Όργανα του IMO

1. Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ (Assembly): Είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του IMO. Αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών και συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια. Μόνο σε ειδικές περιστάσεις μπορεί να συγκληθεί εκτάκτως εφόσον το ζητήσουν το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο. Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συνθήκες. Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, τον διορισμό του Γενικού Γραμματέα του IMO, τη μελέτη του προϋπολογισμού καθώς και την εξέταση εκθέσεων και τροποποιήσεων των συνθηκών.

2. ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ (Council): Έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνέλευσης και συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο. Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών πριν την παρουσίαση τους ενώπιον της Συνέλευσης. Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά το προσωπικό του οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου μετέχουν, εκτός από τα 34 κράτη-μέλη των οποίων οι αντιπρόσωποι εκλέγονται σύμφωνα με ειδικούς κανόνες, και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών-μελών καθώς και εμπειρογνώμονες που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.

3. Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Maritime Safety Committee): Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του IMO, συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο και στις διασκέψεις του μετέχουν, εκτός από όλα τα κράτη-μέλη, και εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία των κρατών-μελών. Το έργο της συνεπικουρείται από ένα μεγάλο αριθμό επιτροπών που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχόλησης. Διακρίνεται στις υποεπιτροπές:

- Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Navigation and Safety)
- Ραδιοεπικοινωνίας (Radio-Communications)
- Εκπαίδευσης και παρακολούθησης των πληρωμάτων (Standards of

Training and Watch keeping)

- Μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (Carriage of Dangerous Goods by Sea)
- Κατασκευής πλοίων και εξοπλισμού (Ship Design and Equipment)
- Προστασίας από πυρκαγιά (Fire Protection)
- Ευστάθειας και γραμμής φόρτωσης των πλοίων (Stability and Load Lines)
- Ασφάλειας των αλιευτικών πλοίων (Fishing Vessels Safety)
- Αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα (Preventing Collisions at Sea)
- Εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων (Containers and Cargoes)
- Φορτίων χύμα (Χημικά)(Bulk Chemicals)
- Κανονισμών για θέματα ναυτικής ασφάλειας και διάσωσης (Life Saving, Search and Rescue).

4.Η ΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (Legal Committee): Είναι από τα κύρια όργανα του IMO μετά την ισχύ των τροποποιήσεων του 1975. Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν τη μελέτη νομικών θεμάτων στους τομείς :

- Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες ουσίες.
- Ζητήματα εξάλειψης ναυαγίων και θαλάσσιας αρωγής.
- Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια.
- Επιβάτες και αποσκευές.
- Εφαρμογή των κανονισμών του IMO.

5.Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (Marine Environment Protection Committee): Με την καθιέρωση της επιτροπής στους κόλπους του IMO (αντικατέστησε την υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση, Sub-committee on Marine Pollution του 1969) δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης με αυτόν τη θαλάσσια ασφάλειας. Η επιτροπή επικεντρώνει το ενδιαφέρον της στους περιβαλλοντικούς προσανατολισμούς της ναυτιλίας και έχει τον πρώτο λόγο σε θέματα τροποποιήσεων της MARPOL '73/78, εξετάζοντας ζητήματα τεχνικής φύσης.

6.Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ (Technical Cooperation Committee): Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ και αναφέρεται στη Συνέλευση διαμέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των Ενωμένων Εθνών. Σκοπός του είναι να ανταποκριθεί στην βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Αντικατέστησε την Ομάδα Τεχνικής Συνεργασίας (Working Group on Technical Cooperation).

7.Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ (Facilitation Committee): Αποτελεί επικουρικό όργανο που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Όπως όλες οι επιτροπές του οργανισμού έτσι και η Επιτροπή Διευκόλυνσης δέχεται στις συνόδους της όλα τα κράτη-μέλη χωρίς διακρίσεις. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.

8.Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ (Secretariat): Η Γραμματεία έχει 300 περίπου ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς ως προσωπικό, και εξακολουθεί να είναι μια από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του ΟΗΕ. Επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνέλευσης. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον ΙΜΟ με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα.

9.ΟΙ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΙΜΟ (Conferences sponsored by IMO): Συγκαλούνται από τον Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνέλευσης μολονότι η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια επιτροπή. Υποβάλλεται ένα πρόχειρο σχέδιο και στη συζήτηση που ακολουθεί προσκαλούνται οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών καθώς και κράτη που είναι μέλη του ΟΗΕ αλλά όχι του ΙΜΟ. Απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων για κάθε άρθρο του

σχεδίου. Η συνδιάσκεψη υιοθετεί ένα τελικό σχέδιο που υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για επικύρωση. Η σύμβαση ή το πρωτόκολλο καθίστανται αυτόματα Διεθνές Δίκαιο μόνο όταν ένας συγκεκριμένος αριθμός κρατών υπογράψει και επικυρώσει την τελική πρόταση.

4.3 Δραστηριότητες του ΙΜΟ

Ο οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσης.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται, αφορά στη σύγκλιση διεθνών συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων (International Conventions) τις οποίες εφόσον επικυρώσουν τα κράτη-μέλη, τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία. Όσο πιο σημαντική είναι η σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή της.

Τα τελευταία χρόνια ο ΙΜΟ έχει προχωρήσει στην υιοθέτηση 40 περίπου συμβάσεων οι σημαντικότερες εκ των οποίων είναι οι SOLAS, MARPOL, LOAD LINE, CSC, CLC, COLREG, STCW, κ.ά., καθώς και σε περισσότερους από 600 κώδικες και συστάσεις εκ των οποίων και ο ISPS Code για θέματα πειρατείας και τρομοκρατικών επιθέσεων.*

* Διεθνής Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική - Γ.Π. Βλάχος, Α.Β Αλεξόπουλος εκδόσεις Σταμούλη 1996

5. SOLAS (Safety of Life at Sea)

5.1 Εισαγωγή και Ιστορικά στοιχεία

Η Σύμβαση SOLAS θεωρείται γενικά ως σημαντικότερη όλων των διεθνών συνθηκών σχετικά με την ασφάλεια των εμπορικών σκαφών. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914, σε απάντηση στο ναυάγιο του επιβατικού πλοίου ‘Titanic’, η δεύτερη το 1929 και η τρίτη το 1948 με πρωτοβουλία της Βρετανίας η οποία λόγω της ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών στη ναυτιλία, απαιτούσε αναθεώρηση. Έτσι, οδηγηθήκαμε στη Σύμβαση του 1960, που υιοθετήθηκε στις 17 Ιουνίου 1960 και τέθηκε σε ισχύ στις 26 Μαΐου 1965 η οποία ήταν ο πρώτος σημαντικός στόχος για τον IMO μετά από τη δημιουργία του και αντιπροσώπευσε ένα ιδιαίτερο βήμα προς τα εμπρός στον εκσυγχρονισμό των κανονισμών και στη παράλληλη πορεία με τις τεχνικές εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία.

Η Σύμβαση περιείχε κανονισμούς για την υποδιαίρεση και ευστάθεια των πλοίων, τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, την προστασία και κατάσβεση πυρκαγιάς, τα σωστικά μέσα, την μεταφορά σιτηρών, τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Η πρόθεση ήταν να ενημερωθεί η Σύμβαση από τις περιοδικές τροποποιήσεις αλλά στην πράξη η διαδικασία ενσωμάτωσης των τροποποιήσεων αποδείχθηκε πολύ αργή.

Ως αποτέλεσμα, μια απολύτως νέα Σύμβαση υιοθετήθηκε το 1974 που περιέλαβε όχι μόνο τις τροποποιήσεις μέχρι εκείνη την ημερομηνία αλλά και μια νέα διαδικασία τροποποιήσεων, με σκοπό να εξασφαλισθεί ότι οι αλλαγές θα μπορούσαν να γίνουν εντός μιας καθορισμένης και κατά αποδεκτό τρόπο μικρής χρονικής περιόδου.

Η τρέχουσα SOLAS αποτελείται από τα παρακάτω κεφάλαια

Κεφάλαιο I. Γενικές διατάξεις. Περιλαμβάνει τους κανονισμούς σχετικά με την έρευνα για τους διάφορους τύπους σκαφών και την έκδοση των εγγράφων που δηλώνουν ότι το σκάφος καλύπτει τις απαιτήσεις της Σύμβασης. "

Κεφάλαιο Π-1. Κατασκευή, υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις.

Κεφάλαιο Π-2. Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς. Περιλαμβάνει τις λεπτομερείς διατάξεις πυρασφάλειας για όλα τα σκάφη και συγκεκριμένα μέτρα για τα επιβατηγά πλοία, τα σκάφη φορτίου και τα δεξαμενόπλοια. Ένα νέο αναθεωρημένο Κεφάλαιο Π-2 υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2002.

Κεφάλαιο ΙΙΙ. Συσκευές και ρυθμίσεις διάσωσης. Ένα αναθεωρημένο κεφάλαιο υιοθετήθηκε το 1996 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998. Οι αναθεωρήσεις έλαβαν υπόψη τις αλλαγές στην τεχνολογία δεδομένου ότι το κεφάλαιο αναθεωρήθηκε στο τέλος του 1983.

Κεφάλαιο ΙV. Ραδιοεπικοινωνίες. Το κεφάλαιο αναθεωρήθηκε εντελώς το 1988 για να ενσωματώσει τις τροποποιήσεις για να εισαγάγει το σφαιρικό σύστημα θαλάσσιου κινδύνου και ασφάλειας GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1992 με μια μέση περίοδο έως την 1η Φεβρουαρίου 1999.

Κεφάλαιο V. Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Το κεφάλαιο προσδιορίζει ορισμένες υπηρεσίες ασφάλειας ναυσιπλοΐας που πρέπει να παρασχεθούν με την συμβολή των κυβερνήσεων και εκθέτει παροχές λειτουργικής φύσης εφαρμόσιμες γενικά σε όλα τα σκάφη και σε όλα τα ταξίδια. Αυτό είναι σε αντίθεση με τη Σύμβαση συνολικά, η οποία απευθύνεται μόνο σε ορισμένες κατηγορίες σκαφών που δεσμεύεται στα διεθνή ταξίδια. Ένα νέο αναθεωρημένο Κεφάλαιο V υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 και τίθεται σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2002. Το νέο κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτική τη μεταφορά των οργάνων καταγραφής στοιχείων ταξιδιών VDRs και των αυτόματων συστημάτων προσδιορισμού σκαφών AIS για ορισμένα σκάφη.

Κεφάλαιο VI. Μεταφορά των φορτίων. Το κεφάλαιο καλύπτει όλους τους τύπους φορτίων (εκτός από τα υγρά και τα αέρια σε μεγάλη ποσότητα) «που, εξ' αιτίας των ιδιαίτερων κινδύνων τους στα σκάφη ή τα πρόσωπα εν πλω, απαιτούν ειδικές προφυλάξεις».

Κεφάλαιο VII. Μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων.

Κεφάλαιο VIII. Πλοία μεταφοράς πυρηνικών. Δίνει τις βασικές προϋποθέσεις για τα πυρηνικά - τροφοδοτούμενα σκάφη και ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για τους κινδύνους ακτινοβολίας. Αναφέρεται στο λεπτομερή και περιεκτικό κώδικα της ασφάλειας για τα πυρηνικά εμπορικά σκάφη (Code of Safety of Nuclear Merchant Ships) που υιοθετήθηκε από τη συνέλευση του IMO το 1981.

Κεφάλαιο IX. Διαχείριση της Ασφάλειας των σκαφών. Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό το διεθνή κώδικα ασφάλειας (ISM), ο οποίος απαιτεί να καθιερωθεί ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης από τον πλοιοκτήτη ή οποιονδήποτε έχει αναλάβει την ευθύνη για το σκάφος (ή την επιχείρηση). Το κεφάλαιο υιοθετήθηκε τον Μάιο του 1994 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998.

Κεφάλαιο X. Μέτρα ασφάλειας για ταχύπλοα. Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό το διεθνή κώδικα της ασφάλειας για τα ταχύπλοα σκάφη HSC (High-Speed Craft, Code), το οποίο ισχύει για το ταχύπλοο σκάφος που ναυπηγείται από την 1η Ιανουαρίου 1996. Το κεφάλαιο υιοθετήθηκε τον Μάιο του 1994 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996. Ένας νέος Κώδικας HSC υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 και ισχύει για τα σκάφη που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002.

Κεφάλαιο XI. Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια. Το κεφάλαιο υιοθετήθηκε τον Μάιο του 1994 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996.

5.2 Οι τροποποιήσεις Δεκεμβρίου 2002

Μέτρα για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια

Υιοθέτηση: 13 Δεκεμβρίου 2002

Έναρξη ισχύος: 1η Ιουλίου 2004 (κάτω από σιωπηρή αποδοχή)

Οι τροποποιήσεις στη Σύμβαση SOLAS του 1974 υιοθετήθηκαν από τη διπλωματική διάσκεψη σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και στοχεύουν στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας στα σκάφη και στις περιοχές μεταξύ πλοίων - λιμανιών. Μεταξύ άλλων, αυτές οι τροποποιήσεις δημιουργούν ένα νέο κεφάλαιο της SOLAS που ασχολείται συγκεκριμένα με τη θαλάσσια ασφάλεια, η οποία περιέχει στη συνέχεια την υποχρεωτική απαίτηση για τα σκάφη να συμμορφώνονται με το νέο διεθνή κώδικα ασφάλειας ISPS Code.

Ο Κώδικας ISPS περιέχει οδηγίες σχετικές με την ασφάλεια των πλοίων, τις απαιτήσεις για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρίες σε ένα υποχρεωτικό τμήμα (μέρος Α), μαζί με μια σειρά οδηγιών για τον τρόπο εφαρμογής αυτών των απαιτήσεων σε ένα προαιρετικό τμήμα (μέρος Β). Η διάσκεψη ενέκρινε επίσης μια σειρά ψηφισμάτων με σκοπό να προσθέσουν βαρύτητα στις τροποποιήσεις, να ενθαρρύνουν την εφαρμογή των μέτρων στα σκάφη και των εγκαταστάσεων λιμένων, που δεν καλύφθηκαν από τον κώδικα και να προετοιμάσουν το έδαφος για μελλοντική εργασία πάνω στο θέμα.

Οι τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο V (ασφάλεια της ναυσιπλοΐας) περιέχουν ένα νέο χρονοδιάγραμμα για την τοποθέτηση του AIS (Automatic Information Systems) πάνω στα πλοία.

Νέο Κεφάλαιο XI-2 (ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας). Ένα ολοκαίνουργιο Κεφάλαιο XI-2 προστίθεται με αναφορά στην θαλάσσια ασφάλεια. Αυτό το κεφάλαιο ισχύει για τα επιβατηγά πλοία και τα σκάφη φορτίου χωρητικότητας 500tn και πάνω, συμπεριλαμβανομένων των ταχύπλοων σκαφών, των πλωτών μονάδων γεωτρήσεων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τέτοια σκάφη τα οποία εκτελούν διεθνής πλόες. Ο κανονισμός XI- 2/3 του νέου κεφαλαίου περιλαμβάνει το διεθνή κώδικα ασφάλειας (ISPS Code). Παρακάτω θα δούμε αναλυτικά το νέο κεφάλαιο της SOLAS , καθώς και τις τροποποιήσεις στα ήδη υπάρχοντα.

6. Θεσμικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης Έκνομων Ενεργειών στις Θαλάσσιες Μεταφορές πριν τη δημιουργία του ISPS.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι η πειρατεία είναι ένα διαχρονικό φαινόμενο το οποίο παρουσιάζεται στις θάλασσες από τότε που άρχισαν να πλέουν σε αυτές πλοία, δεν μπορούμε να πούμε ότι δημιουργήθηκε το ίδιο νωρίς ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο να καλύπτει το θέμα αυτό δίνοντας οδηγίες και θεσπίζοντας μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας και γενικά παράνομων ενεργειών, οι οποίες μπορούν να πλήξουν την ασφάλεια των πλοίων ή να θέσουν σε κίνδυνο τη ζωή των επιβατών και των πληρωμάτων.

Μία συντονισμένη προσπάθεια και ενασχόληση με το θέμα αυτό ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 όπου περιστατικά απαγωγών πληρωμάτων, πειρατειών, και άλλων έκνομων ενεργειών λειτούργησαν ως εναρκτήριο λάκτισμα για τη ναυτιλιακή κοινότητα και τον IMO.

Συγκεκριμένα το Νοέμβριο του 1985 το πρόβλημα εξετάστηκε από τη 14^η Συνέλευση του IMO όπου υποστηρίχθηκε η πρόταση των ΗΠΑ ότι τα μέτρα καταστολής και πρόληψης των παράνομων ενεργειών πρέπει να προάγονται και να δημιουργούνται από τον IMO.

Η Συνέλευση υιοθέτησε σε πρώτη φάση την απόφαση A .584 (14) η οποία αφορούσε μέτρα προστασίας από παράνομες ενέργειες οι οποίες απειλούν την ασφάλεια των πλοίων των επιβατών και των πληρωμάτων.

Η συνέλευση αυτή του IMO παρότρυνε επίσης την MSC (Maritime Safety Committee) να δημιουργήσει, όσο το δυνατό πιο γρήγορα, λεπτομερή και πρακτικά τεχνικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων και για ξηρά αλλά και για λειτουργίες επί του πλοίου, τα οποία θα εξασφαλίζουν την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος του πλοίου. Τα μέτρα αυτά έλαβαν υπ'όψιν τις πρακτικές που είχαν δημιουργηθεί από τον IACS για την ασφάλεια των αεροδρομίων και των αεροσκαφών.

Το Δεκέμβριο του 1985 η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών παρότρυνε τον IMO να μελετήσει το πρόβλημα της τρομοκρατίας στη ναυτιλία και να θέσει προτάσεις για την λήψη των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισης.

Η MSC το Σεπτέμβριο του 1986 εξέδωσε την εγκύκλιο (MSC/Circ.443) με μέτρα αποτροπής παράνομων ενεργειών ενάντια σε επιβάτες και πλήρωμα πάνω σε

πλοία , η οποία αναφέρει ότι οι κυβερνήσεις, οι λιμενικές αρχές , οι Σημαίες, οι πλοιοκτήτες , οι πλοίαρχοι και τέλος όλο το πλήρωμα, πρέπει να έχουν γνώση και να λαμβάνουν μέτρα αποτροπής και προστασίας του πλοίου από παράνομες ενέργειες οι οποίες απειλούν την ασφάλεια και την ζωή πάνω στο πλοίο.

Η εγκύκλιος αυτή έδινε κατευθυντήριες οδηγίες πάνω στα μέτρα που μπορούν να ληφθούν στα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνή ταξίδια από 24 ώρες και άνω , καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τις εξυπηρετούν.

Το Νοέμβριο του 1986 οι κυβερνήσεις της Αυστρίας , της Αιγύπτου και της Ιταλίας πρότειναν στον IMO να προετοιμάσει μία σύμβαση πάνω στο θέμα των παράνομων ενεργειών εναντίον της ασφάλειας στη ναυσιπλοία , προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη καταστολή των παράνομων ενεργειών στον τομέα της ναυτιλίας.

Η παραπάνω πρόταση υποστηρίχθηκε και το Μάρτιο του 1988 στη Συνέλευση του οργανισμού που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη, όπου δημιουργήθηκε η « Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Ενεργειών εναντίον της Ασφάλειας στη Ναυτιλία» , γνωστή ως SUA “ **Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation**”.

Ο βασικός σκοπός της Σύμβασης ήταν να εξασφαλίσει ότι θα λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ενάντια σε εκείνους που διαπράττουν παράνομες ενέργειες σε πλοία. Αυτές οι ενέργειες μπορεί να περιλαμβάνουν παράνομη κράτηση πλοίου , βιαιοπραγίες εναντίον προσώπων πάνω στο πλοίο και την τοποθέτηση συσκευών επί του πλοίου οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν καταστροφή.

Η σύμβαση αυτή υποχρεώνει τα Συμβαλλόμενα Μέρη να εκδίδουν ως παράνομους και να διώκουν ποινικά τους παραβάτες.

Λίγο πιο αναλυτικά μπορούμε να πούμε ότι η Σύμβαση αυτή είχε εφαρμογή σε παραβάτες άμεσους ή παραβάτες οι οποίοι είχαν μέρος συμμετοχής σε κάποια παράνομη πράξη, η οποία έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ενός πλοίου, μέσω σύλληψης ή επιχείρησης λήψης ελέγχου ενός πλοίου με όποια μορφή εκφοβισμού, όπως βιαιοπραγία ενάντια σε πρόσωπα πάνω στο πλοίο, καταστροφή του σκάφους ή πρόκληση ζημιάς στο πλοίο ή το φορτίο του, τοποθέτηση πάνω στο πλοίο συσκευής ή ουσίας οι οποία μπορεί να προκαλέσει καταστροφή στο πλοίο ή στο φορτίο του , καταστροφή ή πρόκληση ζημιάς ή παρέμβαση μέσω ναυτιλιακών ευκολιών ναυσιπλοΐας, γνώση επικοινωνίας ή λάθος πληροφόρηση και τέλος

τραυματισμός ή δολοφονία προσώπου το οποίο σχετίζεται με τις προαναφερόμενες πράξεις.

Η ανωτέρω Σύμβαση είχε εφαρμογή για σκάφη που πλέουν ή που πρόκειται να πλεύσουν σε, μέσω ή από τα ύδατα πέρα των χωρικών υδάτων ενός κράτους ή τα παράπλευρα όρια των χωρικών υδάτων του με τα παρακείμενα κράτη, ή όταν βρίσκεται ο υποτιθέμενος παραβάτης στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Κράτους.

Η SUA δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία, πλοία τα οποία ανήκουν ή λειτουργούνται από ένα κράτος ως βοηθητικά ναυπηγήματα ή για λόγους τελωνειακούς ή αστυνόμευσης ή πλοία τα οποία έχουν αποσυρθεί ή είναι παροπλισμένα.

Οι παραβάσεις οι οποίες αναφέρονται στη Σύμβαση, κρίνονται ως εκδόσιμες και τα Κράτη Μέλη έχουν μέσω αυτής της Σύμβασης, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, την υποχρέωση να καθιερώσουν τα πλαίσια της αρμοδιότητάς τους πάνω σε τέτοια θέματα παραβάσεων θέτοντας ποινές και επιτηρώντας τους παραβάτες, διώκοντάς τους ποινικώς. Τέλος απαιτείται από τη Σύμβαση η παροχή συνεργασίας των Κρατών Μελών πάνω σε θέματα για μέτρα αποτροπής καθώς και ανταλλαγής πληροφοριών και στοιχείων απαραίτητων για τα σχετικά εγκληματικά πρακτικά.

Πέρα από τη σύμβαση που προαναφέρθηκε, η Συνέλευση του IMO δημιούργησε μία **περιφερειακή συμφωνία** σχεδίων για τη συνεργασία στην παρεμπόδιση και την καταστολή πράξεων πειρατείας και την ένοπλη ληστεία ενάντια σε σκάφη που διευκολύνει την καθιέρωση πολυεθνικών ναυτικών περιπόλων σε περιοχές με έντονη πειρατική δραστηριότητα. Επίσης το Νοέμβριο του 2001 δημιούργησε κώδικα για θέματα πειρατείας και ένοπλων ληστειών σε πλοία το γνωστό ως « **CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF THE CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS**» (IMO Resolution a 922(22)), ο οποίος απαιτεί από τις Κυβερνήσεις να προβούν σε δραστικές ενέργειες, όπως αυτές παρουσιάζονταν στον κώδικά αυτό, προκειμένου να εξετάζονται όλες οι ενέργειες πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων στα πλαίσια της δικαιοδοσίας τους, και να αναφέρονται στον IMO. Επίσης υποχρέωνε τις Κυβερνήσεις να αναφέρουν στον IMO περιστατικά τα οποία λαμβάνουν χώρα σε περιοχές τις δικαιοδοσίας τους έτσι ώστε να κυκλοφορεί εκεί που πρέπει η τόσο σημαντική πληροφόρηση.

Τέλος πρέπει να αναφέρουμε την Συνθήκη των Η.Ε. ενάντια στο διεθνικό έγκλημα, η οποία εξετάζει διάφορες διασυνοριακές εγκληματικές δραστηριότητες

καθώς και την UNCLOS η οποία μεταξύ άλλων καθορίζει το έγκλημα της πειρατείας.

Εκτός όμως από Συμβάσεις και κώδικες προ ISPS ο IMO ασχολήθηκε κατά καιρούς με το θέμα της ασφάλειας (security) μέσω της έκδοσης αρκετών σχετικών εγκυκλίων.

Αρχικά το Σεπτέμβριο του 1986 η MSC του IMO εξέδωσε την εγκύκλιο 443 η οποία εγκρίνει μέτρα αποτροπής παράνομων ενεργειών ενάντια σε πλοία . Αυτά τα μέτρα είχαν σκοπό την ενδυνάμωση της ασφάλειας σε λιμάνια και πλοία σύμφωνα με την απόφαση A.584(14) και ζητήθηκε επίσης και από τις Κυβερνήσεις μέλη να ενημερώσουν για τα μέτρα αυτά τους οργανισμούς που σχετίζονται με αυτά τα θέματα και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Δέκα χρόνια μετά , τον Ιούλιο του 1996 η Επιτροπή Ασφάλειας του IMO στην 66^η Σύνοδό της τροποποίησε και ενέκρινε μία εργασία η οποία είχε προετοιμαστεί από την αντίστοιχη επιτροπή ασφάλειας για πλοία τύπου ferry. Τα μέτρα στην εγκύκλιο αυτή ήταν για εκτίμηση αρχικώς θεμάτων ασφαλείας, για επιβατηγά πλοία τύπου ferry τα οποία εκτελούν διεθνή ταξίδια αλλά και για τα λιμάνια που τα εξυπηρετούν.

Συνεχίζοντας, στην 71^η Σύνοδο της MSC του IMO η οποία πραγματοποιήθηκε το Μάιο του 1999 , εξετάστηκε ξανά η εγκύκλιος MSC/ Circ. 622 (Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships) και προετοιμάστηκαν ανανεωμένες απαιτήσεις οι οποίες τέθηκαν ως παράρτημα στη νέα εγκύκλιο.

Η επανεξέταση αυτή βασίστηκε στις απαιτήσεις των περιφερειακών σεμιναρίων και εργαστηρίων πάνω σε θέματα πειρατείας και ένοπλων ληστειών ενάντια σε πλοία τα οποία έγιναν από τον IMO στη Βραζιλία 20-22 Οκτωβρίου 1998 και στη Σγκαπούρη 3 με 5 Φεβρουαρίου 1999.

Στα κράτη μέλη και ιδιαίτερα σε εκείνα που δέχονται σε περιοχές της δικαιοδοσίας τους περισσότερες επιθέσεις προτείνεται από την εγκύκλιο να λάβουν υπόψη τους και να συμμορφωθούν με τις οδηγίες που δίνονται στο παράρτημα της εγκυκλίου.

Επίσης ζητείται από τα κράτη μέλη να γνωστοποιήσουν τη νέα αυτή εγκύκλιο σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες οι οποίες αναμειγνύονται σε θέματα καταστολής πειρατείας και ένοπλων ληστειών, σε πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, ναυτιλιακές εταιρίες, πλοιάρχους και πληρώματα.

Τέλος, στην 75^η σύνοδο της επιτροπής ασφάλειας του IMO (15-24 Μαΐου 2002) εγκρίθηκε τροποποίηση της εγκυκλίου MSC / Circ. 623/ Rev.2 (Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews for preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships).

Η τροποποίηση έγινε με βάση τα αποτελέσματα της 6^{ης} Συνέλευσης της Επιτροπής COMSAR (Sub Committee on Radiocommunication and Search and Rescue) του IMO , θέλοντας να ενημερώσει τους ενδιαφερομένους για τους κινδύνους να αντιληφθούν οι πειρατές / τρομοκράτες σήμα κινδύνου ή άλλο είδος επικοινωνίας που μεταδίδεται από το πλοίο που κινδυνεύει και έχει εκπέμψει σήμα κινδύνου.

Μία γρήγορη παρατήρηση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ενώ υπήρχε από παλιά κάποια ενασχόληση με θέματα πειρατείας και ένοπλων ληστειών , μέτρα για θέματα τρομοκρατίας δεν αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα πάρα μόνο τα τελευταία χρόνια.

Κατά τη μελέτη ωστόσο του εγκλήματος της πειρατείας, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι πολλά έθνη δεν έχουν ενσωματώσει τους όρους της UNCLOS , των Η.Ε. , καθώς και της SUA ,στη εθνική τους νομοθεσία με συνέπεια ακόμα και αν οι πειρατές συλλαμβάνονται να μην υπάρχει τρόπος να διωχθούν ποινικώς, εφόσον σε εθνικό επίπεδο δεν υπάρχει έγκλημα.

7. Τροποποιήσεις στη SOLAS 1974

Στο κεφάλαιο αυτό, θα αναπτυχθούν οι τροποποιήσεις οι οποίες έγιναν στη SOLAS 1974 από την Επιτροπή Ασφάλειας του IMO, το Δεκέμβριο του 2002 και απετέλεσαν τη βάση, στον κώδικα ISPS.

Η Επιτροπή Ασφάλειας του IMO λαμβάνοντας υπόψη, τις τραγικές συνέπειες των τρομοκρατικών και άλλων παράνομων ενεργειών στην παγκόσμια ειρήνη και ασφάλεια, την σπουδαιότητα της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο, καθώς και την ανάγκη να προστατευθεί η παγκόσμια αλυσίδα του εμπορίου, από παράνομες δραστηριότητες και τρομοκρατικές ενέργειες, θεώρησε το θέμα της προστασίας της ναυτιλίας από τέτοιες ενέργειες, πρόβλημα της παγκόσμιας κοινότητας και συνεπώς ότι αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί συνολικά μέσω της συνεργασίας των κρατών.

Λαμβάνοντας υπόψη επίσης προϋπάρχουσες αποφάσεις και ψηφίσματα, σχετικά με θέματα ασφάλειας και προστασίας της ναυτιλίας από παράνομες και τρομοκρατικές δραστηριότητες, έδωσε αρχικά τροποποιήσεις σε δύο κεφάλαια και στη συνέχεια προσέθεσε ένα ολόκληρο νέο κεφάλαιο (XI-2), το οποίο ενσωματώθηκε στο Α μέρος του κώδικα ISPS.

Ορίζει ως ημερομηνία αποδοχής των παραπάνω τροποποιήσεων την 1^η Ιανουαρίου του 2004, εκτός εάν πριν από εκείνη την ημερομηνία, περισσότερο από το ένα τρίτο του Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων των οποίων ο στόλος δεν είναι λιγότερος από το 50% του gross tonnage του παγκόσμιου στόλου, θέσει ενστάσεις πάνω στις τροποποιήσεις αυτές.

Τέλος καθορίζει ως ημερομηνία συμμόρφωσης την 1^η Ιουλίου του 2004 πάνω στην οποία λήγει και η προθεσμία συμμόρφωσης στο κώδικα ISPS, όπως θα δούμε παρακάτω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Κανονισμός 19- Ασφάλεια στη Ναυσιπλοία

AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM

Στο κεφάλαιο αυτό τροποποιήθηκε μέρος του κανονισμού 19 και συγκεκριμένα το κομμάτι του κανονισμού που αφορά στο AIS (Automatic Identification System).

Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, όλα τα πλοία από 300 gross tonnage και πάνω, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, τα φορτηγά πλοία από 500 gross tonnage και πάνω, τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, καθώς και όλα τα επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους, θα πρέπει να εφοδιαστούν με ένα « Automatic Identification System» (AIS), ως ακολούθως :

1. πλοία που έχουν κατασκευαστεί μετά την 1^η Ιουλίου του 2002,
2. πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες και έχουν κατασκευαστεί πριν την 1^η Ιουλίου του 2002,
3. σε περιπτώσεις επιβατηγών όχι αργότερα από την 1^η Ιουλίου του 2003,
4. σε περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων όχι αργότερα από πρώτη επιθεώρηση “Safety Equipment” ή μετά την 1^η Ιουλίου 2003,
5. σε περιπτώσεις πλοίων, εκτός των επιβατηγών και των δεξαμενόπλοιων από 50.000 gross tonnage και άνω, όχι αργότερα από την 1^η Ιουλίου του 2004,
6. σε περιπτώσεις πλοίων, εκτός επιβατηγών και δεξαμενόπλοιων από 300 gross tonnage και άνω αλλά λιγότερο από 50.000 gross ,όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση “Safety Equipment” μετά την 1^η Ιουλίου ή την 31^η Δεκεμβρίου 2004 , ότι προκύψει πρώτα . Αυτή η παράγραφος αντικαθιστά τις παραγράφους 2.4,2.5 και 2,6 που προϋπήρχαν στο κομμάτι του κανονισμού 19 /V για το AIS.

Η σημαία ενός πλοίου μπορεί να εξαιρέσει κάποιο πλοίο από την εφαρμογή των παραπάνω όταν αυτό το πλοίο τεθεί εκτός λειτουργίας μέσα σε δύο χρόνια μετά την ημερομηνία συμμόρφωσης όπως καθορίζεται παραπάνω.

Ο κανονισμός επίσης ορίζει ότι το AIS , πρέπει :

- ✓ να παρέχει αυτόματα στους κατάλληλα εξοπλισμένους σταθμούς ξηράς , σε άλλα πλοία και αεροσκάφη, πληροφορίες συμπεριλαμβανομένων της ταυτότητας του πλοίου, του τύπου , της θέσης του, της ταχύτητας , της πορείας του και άλλων πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια,
- ✓ να λαμβάνει αυτόματα παρόμοια πληροφόρηση από άλλα πλοία, αναλόγως εφοδιασμένα,
- ✓ να ελέγχει και να ανιχνεύει πλοία,
- ✓ να ανταλλάσσει στοιχεία με ευκολίες ξηράς.

Οι απαιτήσεις της παραπάνω παραγράφου δεν εφαρμόζονται σε περιπτώσεις όπου διεθνείς συμφωνίες , κανονισμοί και πρότυπα ισχύουν για την προστασία των πληροφοριών ναυσιπλοίας.

Τέλος το AIS πρέπει να λειτουργεί λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του IMO.

Σ'αυτή την παράγραφο προστέθηκε και το ότι τα πλοία τα οποία είναι εφοδιασμένα με το AIS πρέπει να διατηρούν το σύστημα αυτό σε λειτουργία , καθ' όλες τις ώρες εκτός από όπου διεθνείς συμφωνίες , κανονισμοί και πρότυπα ισχύουν για την προστασία των πληροφοριών ναυσιπλοίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙ

Το κεφάλαιο αυτό, διασπάσθηκε σε δύο μέρη, αριθμήθηκε ξανά και το προϋπάρχον κεφάλαιο ΧΙ, έγινε ΧΙ-1. Το ΧΙ –2 στο οποίο στηρίχθηκε και το πρώτο, βασικό μέρος του ISPS, θα αναπτυχθεί παρακάτω.

Τροποποιήσεις κεφαλαίου ΧΙ-1 SOLAS 1974

Κανονισμός 3 – Διακριτικός Αριθμός Πλοίου

Ο κανονισμός αυτός του κεφαλαίου ΧΙ – 1 ορίζει ότι, όλα τα επιβατηγά πλοία, από 100 gross tonnage και άνω, και όλα τα φορτηγά πάνω από 300 gross tonnage, πρέπει, να έχουν ένα διακριτικό αριθμό, ο οποίος θα παρέχεται από τον ΙΜΟ, και θα υπάρχει σε όλα τα πιστοποιητικά του πλοίου .

Η τροποποίηση στον κανονισμό αυτό έγινε μέσα από τη διαγραφή της παραγράφου η οποία όριζε ότι ο ανωτέρω κανονισμός, θα εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία έχουν κατασκευασθεί πριν την 1^η Ιανουαρίου 1996 , όταν ένα πιστοποιητικό ανανεώνεται την ή μετά την 1^η Ιανουαρίου του 1996.

Στη θέση της παραγράφου αυτής, ορίσθηκε αρχικά ότι ο Διακριτικός Αριθμός του Πλοίου θα πρέπει να αναγράφεται μόνιμα :

1. σε ένα εμφανές μέρος στο πλοίο είτε στην πρύμνη του πλοίου, είτε σε κάθε πλευρά στη γάστρα, στο μέσον του πλοίου Δεξιά και Αριστερά , επάνω από την έμπορτο ίσαλο γραμμή, είτε στην πλευρά της υπερκατασκευής, Δεξιά και Αριστερά είτε στο μέτωπο της υπερκατασκευής ή, στην περίπτωση επιβατηγού πλοίου, σε μία οριζόντια επιφάνεια ορατή από αέρος. Η σήμανση αυτή πρέπει να είναι πάνω από 200 mm στο ύψος με το πλάτος αναλογικά προς το ύψος,
2. στο εσωτερικό του πλοίου σε μία ευπρόσιτη θέση είτε σε ένα από τα εγκάρσια διαφράγματα των χώρων μηχανμάτων, είτε σε ένα από τα στόμια κυτών , είτε , στη περίπτωση των Δεξαμενόπλοιων, στο χώρο αντλιοστασίου είτε , στην

περίπτωση πλοίου RO RO σε ένα από τα εγκάρσια διαφράγματα των χώρων RO – RO. Η σήμανση αυτή πρέπει να είναι πάνω από 100 mm στο ύψος με το πλάτος αναλογικά προς το ύψος.

Η μόνιμη σήμανση πρέπει να είναι απλά ορατή, καθαρή από άλλες χαραξίες και χρωματισμένη με αντιπαραβαλλόμενο χρώμα.

Η μόνιμη χάραξη μπορεί να γίνει με αυξημένη εγγραφή ή με κοπή σε ή με κεντρικό ποντάρισμα ή με οποιαδήποτε άλλη ισοδύναμη μέθοδο χάραξη που εξασφαλίζει ότι δεν είναι εύκολο να εξαλειφθεί.

Σε πλοία τα οποία δεν είναι κατασκευασμένα από σίδηρο ή άλλο μέταλλο , η σημαία θα εγκρίνει τη μέθοδο σήμανσης με το Διακριτικό Σήμα του πλοίου.

Η συμμόρφωση στα παραπάνω πρέπει να γίνει το αργότερο μέχρι τον πρώτο προγραμματισμένο Δεξαμενισμό του πλοίου μετά από την 1^η Ιουλίου 2004.

Κανονισμός 5 – Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης (CSR – Continuous Synopsis Record)

Σκοπός του CSR είναι να παρέχει ένα ιστορικό αρχείο πάνω στο πλοίο σχετικά με τις πληροφορίες που καταγράφονται σ' αυτό.

Για πλοία τα οποία έχουν κατασκευασθεί πριν την 1^η Ιουλίου 2004, το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης πρέπει τουλάχιστον να παρέχει σχετικές πληροφορίες για το πλοίο από την 1^η Ιουλίου του 2004.

Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα πρέπει να εκδίδεται από τη σημαία του πλοίου και πρέπει τουλάχιστον να περιέχει τις παρακάτω πληροφορίες:

1. Το κράτος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο,
2. Την ημερομηνία εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο του κράτους αυτού,
3. Το Διακριτικό Αριθμό του Πλοίου (IMO),
4. Το όνομα του πλοίου,
5. Το λιμάνι στο οποίο το πλοίο είναι νηολογημένο
6. Το όνομα του καταχωρημένου ιδιοκτήτη και της καταχωρημένης διεύθυνσής του,
7. Το όνομα του καταχωρημένου bare boat ναυλωτή ή ναυλωτών καθώς και της διεύθυνσής τους,
8. Το όνομα της εταιρίας όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1*, της καταχωρημένης διεύθυνσής της και τη διεύθυνση αυτού ή αυτών που είναι υπεύθυνοι για της δραστηριότητες διαχείρισης της ασφαλείας (ISM) του πλοίου,
9. Το όνομα όλων των Οργανισμών από τους οποίους το πλοίο έχει πάρει κλάση,

*** Regulation 1 Chapter IX – Subparagraph 2**

Company means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code.

10. Το όνομα της Σημαίας ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού Ασφάλειας που έχει εκδώσει το DOC (Document of Compliance) του πλοίου, που καθορίζεται στον κώδικα ISM όπως ορίζεται στον κανονισμό IX-1** , την εταιρία που διαχειρίζεται το πλοίο ή τον οργανισμό που διενεργεί τον έλεγχο εάν αυτός είναι άλλος από αυτόν που εκδίδει το πιστοποιητικό,
11. Το όνομα της σημαίας ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ή του αναγνωρισμένου οργανισμού που έχει εκδώσει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης , μόνιμο ή προσωρινό, που καθορίζεται στον Κώδικα ISM όπως αυτός ορίζεται κανονισμό IX/1**, για το πλοίο ή το όνομα του οργανισμού που διενεργεί τον έλεγχο, στη βάση του οποίου εκδίδεται το πιστοποιητικό, εάν αυτός είναι άλλος από αυτόν που εκδίδει το πιστοποιητικό,
12. Το όνομα της σημαίας ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού Ασφάλειας ο οποίος έχει εκδώσει το Διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας , όπως αυτό καθορίζεται από το Α μέρος του κώδικα ISPS και από τον κανονισμό XI-2/1 για το πλοίο ή του οργανισμού που διενεργεί την επικύρωση στη βάση της οποίας εκδίδεται το πιστοποιητικό , αν είναι άλλος από αυτόν που εκδίδει το πιστοποιητικό
13. Ημερομηνία παύσης νηολόγησης του πλοίου σε αυτό το Κράτος

****Regulation 1 –Chapter IX – subparagraph 1**

International Safety Management (ISM Code) means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by resolution A.741(18) , as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

Όποιες αλλαγές πραγματοποιηθούν στα στοιχεία που αναφέρονται στις παραγράφους 4-12 ,που αναφέρονται παραπάνω, θα πρέπει να καταγράφονται στο Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης έτσι ώστε να παρέχουν ισχύουσες πληροφορίες μαζί με το ιστορικό των αλλαγών.

Σε περιπτώσεις αλλαγών, σχετικών με καταχωρήσεις που αφορούν την παράγραφο 1 της παραπάνω απαρίθμησης, η σημαία θα πρέπει να εκδίδει, όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, αλλά όχι αργότερα από τρεις μήνες από την ημέρα της αλλαγής, μία ανανεωτική , ενημερωμένη έκδοση του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης με τις κατάλληλες τροποποιήσεις.

Σε περιπτώσεις αλλαγών, σχετικών με τις προαναφερόμενες καταχωρήσεις και εάν εκκρεμή η έκδοση ενός ενημερωμένου νέου Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης από τη Σημαία τότε αυτή μπορεί να εξουσιοδοτήσει την εταιρία ή τον πλοίαρχο, να τροποποιήσει το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης έτσι ώστε αυτό να αντικατοπτρίζει τις αλλαγές. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μετά την τροποποίησή του Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης , η εταιρία πρέπει ,χωρίς καθυστέρηση, να ενημερώνει τη σημαία.

Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης, πρέπει να είναι γραμμένο στην Αγγλική, τη Γαλλική ή την Ισπανική γλώσσα. Πρόσθετα θα πρέπει να υπάρχει και μία μετάφραση στην επίσημη γλώσσα της σημαίας.

Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης πρέπει να είναι σε μορφή ή οποία έχει αναπτυχθεί από τον Οργανισμό (IMO) καθώς και να διατηρείται σύμφωνα με τις οδηγίες του IMO. Όποιες προηγούμενες καταχωρήσεις δεν πρέπει να τροποποιούνται, να διαγράφονται και να καταστρέφονται γενικά και με κανένα τρόπο.

Όταν το πλοίο μεταφέρεται από μία σημαία σε κάποια άλλη, ή από ένα ιδιοκτήτη σε ένα άλλο ή από ένα ναυλωτή (bareboat) σε κάποιον άλλο ή αναλαμβάνει άλλη εταιρία την λειτουργία του πλοίου τότε το CSR παραμένει στο πλοίο.

Επίσης, όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία , η εταιρία πρέπει να ενημερώνει τη σημαία για το νέο κράτος, του οποίου τη σημαία θα πάρει το πλοίο, έτσι ώστε να μπορέσει η παλιά σημαία του πλοίου, να προωθήσει αντίγραφο του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης στην νέα σημαία, το οποίο να καλύπτει την περίοδο κατά την οποία το πλοίο ήταν υπό την δικαιοδοσία της, καθώς επίσης και τα προηγούμενα Αρχεία Διαρκούς Σύνοψης , από προηγούμενες σημαίες του πλοίου , αν υπάρχουν.

Ακόμα σε μία τέτοια περίπτωση η νέα σημαία πρέπει να επισυνάπτεται στο νέο Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης , αυτό της παλιάς σημαίας έτσι ώστε να διατηρείται η συνοχή.

Τέλος το CSR, πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμο για επιθεώρηση .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI –2 / Ειδικά Μέτρα Ενδυνάμωσης της Ασφάλειας στη Ναυτιλία

Μέσα στα πλαίσια της ανάλυσης των τροποποιήσεων της SOLAS και του νέου αυτού κεφαλαίου θα αναφερθούμε, όπως και παρακάτω , στην ανάλυση του κώδικα , στους κανονισμούς αυτούς που αφορούν βασικά τα πλοία και τις εταιρίες που τα διαχειρίζονται.

Οι υπόλοιποι κανονισμοί του κεφαλαίου XI-2, που αφορούν τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις και τις Σημαίες, θα παρατεθούν στο παράρτημα του παρόντος για πληροφοριακούς λόγους.

Παρακάμπτοντας τους ορισμούς με τους οποίους ξεκινά το νέο αυτό κεφάλαιο της SOLAS (παραθέτονται στο παράρτημα) πρέπει να πούμε αρχικά ότι το κεφάλαιο αυτό, όπως ορίζεται στον **κανονισμό 2**, αφορά τα παρακάτω πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες:

- ✓ Επιβατηγά , συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων τύπου high speed
- ✓ Φορτηγά , συμπεριλαμβανομένων φορτηγών τύπου high speed, από 500 gt και άνω και
- ✓ Κινητές πλωτές μονάδες γεωτρήσεων και
- ✓ Λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν τέτοια σκάφη τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες.

Παρόλα αυτά που προβλέπονται παραπάνω, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα αποφασίσουν την έκταση στην οποία θα εφαρμόζεται το κεφάλαιο αυτό, καθώς και το πρώτο μέρος του κώδικα αυτού, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται στη δικαιοδοσία τους, παρόλο που βασικά χρησιμοποιούνται από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνή ταξίδια, απαιτείται περιστασιακά να εξυπηρετούν πλοία τα οποία πλέον προς ή εκπλέουν από το συγκεκριμένο λιμένα για κάποιο διεθνές ταξίδι.

Οι κανονισμοί του κεφαλαίου αυτού δεν εφαρμόζονται για πολεμικά πλοία, βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία που ανήκουν ή που χρησιμοποιούνται από μια

Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση και μόνον για σκοπούς κυβερνητικούς και όχι εμπορικούς.

Κανονισμός 4

Αναφορικά τώρα στις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ως προς τις εταιρίες και το πλοίο, ο κανονισμός αυτός αναφέρει ότι οι εταιρία και το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτού του κεφαλαίου , του Α μέρους του κώδικα ISPS , λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίνονται από το Β μέρος του κώδικά και όσον αφορά στο πλοίο θα πιστοποιείται όπως καθορίζει το Α μέρος του κώδικα.

Πριν το πλοίο εισέλθει σε λιμάνι της δικαιοδοσίας μιας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, πρέπει να συμμορφώνεται, και να ανταποκρίνεται χωρίς καθυστέρηση, στις απαιτήσεις που έχει θέσει αυτή η Κυβέρνηση ως προς το επίπεδο ασφάλειας, αν αυτό είναι υψηλότερο από αυτό που έχει θέσει η σημαία του πλοίου για αυτό.

Όταν ένα πλοίο δεν είναι συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου αυτού ή του Α μέρους του Κώδικα ISPS ή δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του επιπέδου ασφάλειας που έχει θέσει η σημαία του ή μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, τότε το πλοίο πρέπει να ειδοποιεί την αρμόδια αρχή , πριν έρθει σε επαφή με άλλο πλοίο ή πριν εισέλθει σε κάποιο λιμένα .

Κανονισμός 5- Συγκεκριμένες απαιτήσεις για τις εταιρίες

Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ότι η εταιρία πρέπει να διασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος έχει επί του πλοίου πληροφορίες που τίθενται, αν ζητηθούν, στη διάθεση των επιθεωρητών λιμένων που αντιπροσωπεύουν τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις , δείχνοντας:

- 1.- τους υπευθύνους για το διορισμό του πληρώματος του πλοίου ή άλλους οι οποίοι εμπλέκονται στις δραστηριότητες του πλοίου,
- 2.- τους υπευθύνους οι οποίοι αποφασίζουν για την απασχόληση στο πλοίο,

3.- σε περιπτώσεις που το πλοίο απασχολείται υπό όρους ενός ναυλοσύμφωνου, τις λεπτομέρειες επαφής εκείνων των συμβαλλόμενων μερών , συμπεριλαμβανομένου του χρονοναυλωτή ή του ναυλωτή ταξιδιών.

Κανονισμός 6 – Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System)

Όλα τα επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, χημικά Δεξαμενόπλοια , Υγραεριοφόρα, μεταφοράς χύδην φορτίου (Bulk Carriers) και ταχύπλοα φορτηγά πλοία, 500gt και πάνω και των κινητών μονάδων παράκτιων γεωτρήσεων, το αργότερο έως την πρώτη ραδιοτηλεπικοινωνιακή επιθεώρηση μετά την 1^η Ιουλίου 2004 και άλλα φορτηγά πλοία 500 gt και πάνω και των κινητών μονάδων παράκτιων γεωτρήσεων, το αργότερο έως την πρώτη ραδιοτηλεπικοινωνιακή επιθεώρηση μετά από την 1^η Ιουλίου 2006, απαιτούνται να έχουν ένα Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου το οποίο όταν ενεργοποιείται:

- 1.- αρχίζει και διαβιβάζει ένα σήμα συναγερμού ασφάλειας από το πλοίο προς την στην αρμόδια αρχή η οποία καθορίζεται από τη σημαία, και η οποία μπορεί να περιλαμβάνει και τη Διαχειρίστρια εταιρεία, προσδιορίζοντας το πλοίο, τη θέση και την ένδειξη ότι η ασφάλεια του πλοίου είναι κάτω από απειλή ή διακυβεύεται.
- 2.- να μη στέλνει το σήμα συναγερμού ασφάλειας πλοίου σε οποιαδήποτε άλλα πλοία
- 3.- να μην ενεργοποιεί οποιονδήποτε συναγερμό επί του πλοίου και
- 4.- να συνεχίζει τον συναγερμό ασφάλειας πλοίου μέχρι να απενεργοποιηθεί ή και να αποκατασταθεί.

Το σύστημα συναγερμού ασφάλειας πλοίου , πρέπει να είναι ικανό να ενεργοποιείται από τη γέφυρα ναυσιπλοίας και τουλάχιστον από μία άλλη θέση και να προσαρμοστεί στα πρότυπα απόδοσης όχι κατώτερα από εκείνα που θα υιοθετηθούν από τον IMO.

Τα σημεία ενεργοποίησης πρέπει να σχεδιαστούν για να αποτρέψουν την άσκοπη έναρξη του συναγερμού ασφάλειας . Μπορεί να χρησιμοποιηθεί μία υπάρχουσα ράδιο εγκατάσταση, αφού έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου IV καθώς και με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού.

Όταν η σημαία ενός πλοίου λάβει το σήμα ενός συναγερμού ασφάλειας πλοίου, πρέπει να ειδοποιήσει αμέσως το κράτος κοντά στο οποίο βρίσκεται το πλοίο.

Όταν μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση λάβει σήμα από ένα πλοίο το οποίο δεν έχει τη σημαία του κράτους της τότε το κράτος αυτό πρέπει να ειδοποιεί τη σημαία του πλοίου και εάν είναι δυνατό και το κράτος πλησίον του οποίου λειτουργεί το πλοίο τη στιγμή του συμβάντος.

Η Επιτροπή Ασφάλειας του IMO με την εγκύκλιο 1072 (Ιούνιος 2003), εξέδωσε οδηγίες για τον εφοδιασμό του πλοίου με το Σύστημα Συναγερμού Ασφαλείας. Επιπλέον, στην εγκύκλιο αυτή προσαρτάται και η απόφαση 147(77) της επιτροπής ,αναφορικά με τις προϋποθέσεις λειτουργίας του Συναγερμού.

Συγκεκριμένα η εγκύκλιος αυτή του IMO διευκρινίζει ότι το Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας του πλοίου πρέπει να στέλνει ένα συγκαλυμμένο ήχο ή μήνυμα από το πλοίο, ο οποίος δεν θα γίνεται αντιληπτός από κανέναν πάνω στο πλοίο, που δεν είναι ενημερωμένος για αυτόν τον μηχανισμό συναγερμού. Επίσης ανάλογα αν το επιβάλουν οι περιστάσεις το πλοίο μπορεί να ειδοποιήσει κάποιον από την ξηρά για το συμβάν αλλά πάντα να διατηρείται ένας ελάχιστος αριθμός ατόμων που γνωρίζουν την πράξη αυτή. Οι διαδικασίες για το συναγερμό ασφαλείας συμφωνούνται με τη σημαία του πλοίου σαν μέρος του Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου και να είναι βασισμένες στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του πλοίου.

Ως προτεινόμενες μέθοδοι έκκλησης συναγερμού, η εγκύκλιος αναφέρει:

1. Ένα σύστημα το οποίο θα έχει ανιχνευτικό εξοπλισμό. Το πλοίο να φέρει ένα συγκαλυμμένο μηχανισμό ο οποίος θα λειτουργεί μέσω ενός δορυφορικού συστήματος στο ανώτερο κατάστρωμα του πλοίου , το οποίο θα μεταδίδει ένα σήμα με τη θέση του πλοίου σε διαστήματα 6 ωρών. Διακοπή ισχύος στο μηχανισμό ή σε εξοπλισμό του, μέσω αισθητήρα ή χειροκίνητων κουμπιών προκαλεί στο μηχάνημα βλάβη η οποία οδηγεί σε μετάδοση λάθος σήματος όσον αφορά στο στίγμα του πλοίου.
2. Ένα σύστημα το οποίο λειτουργεί μέσω τροποποιήσεων του εξοπλισμού του GMDSS του πλοίου. Μερικά GMDSS δεν είναι κατάλληλα για τροποποιήσεις και σε τέτοιες περιπτώσεις το σύστημα συναγερμού ασφάλειας πρέπει να

διαβεβαιώνει ότι δεν είναι δυνατό να μπερδευτούν αυτά που εκπέμπει το σύστημα συναγερμού ασφάλειας του πλοίου με τους συναγερμούς του GMDSS.

3. Ένα σύστημα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιήσει τα μηνύματα που ανταλλάσσονται μεταξύ εταιρίας και πλοίου, με τη χρήση λέξεων κλειδιών. Αυτά τα μηνύματα μπορεί να είναι προφορικά ή δεδομένων επικοινωνιών. Ο εξοπλισμός στο πλοίο ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνει κινητά τηλέφωνα σε παράκτιες περιοχές και δορυφορικά συστήματα υπηρεσιών σε περιοχές στους ωκεανούς. Είναι ακόμη δυνατό να χρησιμοποιηθεί και ο εξοπλισμός GMDSS/VHF/MF/HF σε περιοχές που υπάρχουν οι κατάλληλες χερσαίες ευκολίες.

Τελειώνοντας αναφέρεται ότι θα πρέπει να υπάρχουν δύο σημεία ενεργοποίησης του συναγερμού ένα εκ των οποίων πρέπει να είναι στη γέφυρα. Αυτό μπορεί να σημαίνει σταθερά ή κινητά τηλέφωνα, σταθερά ή κινητά “keypads” ή “buttons”.

Στην εγκύκλιο που αναλύσαμε παραπάνω, διευκρινίζεται ότι οι διαδικασίες του συναγερμού ασφάλειας δεν είναι απαραίτητο να συμμορφώνονται σε διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα ή να έχουν κάποια ιδιαίτερη διαμόρφωση για όλα τα πλοία.

Ωστόσο, η απόφαση 147 (77) του IMO, θέτει κάποια βασικά πρότυπα πάνω στα οποία οφείλει να λειτουργεί το σύστημα συναγερμού ασφάλειας ενός πλοίου.

Συγκεκριμένα όσον αφορά στην παροχή ενέργειας για τη λειτουργία του συναγερμού, αναφέρεται στην παραπάνω απόφαση ότι βασική πηγή ενέργειας είναι η κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας του πλοίου όμως θα πρέπει πέρα από αυτή να υπάρχει και μία εναλλακτική.

Τα σημεία ενεργοποίησης πρέπει να είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν από τη γέφυρα αλλά και από άλλες θέσεις και να προστατεύονται από κοινή χρήση. Επίσης είναι απαραίτητο να υπάρχουν ταινίες ασφαλείας, σφραγίδες κλπ ως προστατευτικά χρήσης των σημείων αυτών.

Επιπλέον, τα σημεία ενεργοποίησης πρέπει να λειτουργούν ένα σύστημα ράδιο ασυρμάτου, έτσι ώστε οι εκπομπές του συναγερμού να μη χρειάζονται τροποποιήσεις στον ασύρματο πχ συντονισμό καναλιών και να μην ενεργοποιούν συναγερμό πάνω στο πλοίο.

Ο συναγερμός ασφάλειας του πλοίου δεν πρέπει να επηρεάζει την εγκατάσταση του GMDSS και δεν πρέπει να μπλέκεται στις εκπομπές του. Για το

λόγο αυτό, η απόφαση 147(77)ορίζει ότι πρέπει οι εκπομπές του συναγερμού ασφάλειας, να περιέχουν κωδικούς οι οποίοι να τις διαχωρίζουν από τις εκπομπές του GMDSS.

Τέλος όταν ενεργοποιείται ο συναγερμός ασφάλειας του πλοίου δεν πρέπει να σταματά παρά μόνο όταν απενεργοποιηθεί ή επαναρυθμιστεί και να είναι εφικτό να ελέγχεται.

Κανονισμός 8 – Διακριτική Ευχέρεια του Πλοιάρχου για την ασφάλεια και την προστασία πλοίου

Στον κανονισμό αυτό απαιτείται να δηλωθεί τυπικά για τον Πλοίαρχο, στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, ότι δεν πρόκειται να περιοριστεί από την « εταιρία », τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο από τη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης, που στην επαγγελματική κρίση του, είναι απαραίτητη για να διατηρήσει την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει την άρνηση πρόσβασης σε πρόσωπα (εκτός από εκείνους που προσδιορίζονται ως αρμόδια και έχουν έγκριση από μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση) ή τα προσωπικά τους αντικείμενα και την άρνηση φόρτωσης του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφορών φορτίου.

Εάν προκύπτει, στην επαγγελματική κρίση του Πλοιάρχου, κατά τη διάρκεια των λειτουργιών πλοίου, σύγκρουση μεταξύ οποιασδήποτε απαίτησης ασφάλειας (safety) και ασφάλειας (security), ο πλοίαρχος πρέπει να εφαρμόσει εκείνες τις απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για να διατηρηθεί η ασφάλεια (safety) του πλοίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο Πλοίαρχος μπορεί να εφαρμόσει τα προσωρινά μέτρα ασφαλείας και πρέπει αμέσως να ενημερώσει τη σημαία, και εάν είναι δυνατό τη Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση στις οποίες το λιμάνι το πλοίο λειτουργεί ή προτίθεται να μπει. Οποιαδήποτε τέτοια προσωρινά μέτρα ασφαλείας πρέπει να είναι, στον υψηλότερο πιθανό βαθμό, σε σχέση με το επικρατούν επίπεδο ασφάλειας. Όταν τέτοιες περιπτώσεις προσδιορίζονται, η σημαία πρέπει να εξασφαλίσει ότι τέτοιες συγκρούσεις επιλύονται και ότι η δυνατότητα της επανάληψης ελαχιστοποιείται.

8. Ο Κώδικας ISPS – Μία σύντομη προσέγγιση

Περίπου ένα χρόνο πριν (Δεκέμβριος 2002), στον IMO υιοθετήθηκαν τα μέτρα προστασίας πλοίου και λιμένα από τρομοκρατικές ενέργειες με βασικότερο νομοθέτημα τον ISPS CODE. Τα μέτρα αναφέρονται και προσδιορίζουν μόνο διαδικασίες και όχι ένοπλη προστασία ή παρουσία επί του πλοίου ένοπλων φρουρών.

Από τον Ιούλιο του 2004 ο ISPS CODE θα είναι υποχρεωτικός για όλα σχεδόν τα πλοία. Έτσι ο χρόνος για την προετοιμασία του πλοίου σχεδόν ελαχιστοποιείται και άμεσα κάθε εταιρία πρέπει σε συνεργασία με το Νηογνώμονα, να αρχίσει και να επισπεύσει την όντως αρκετή εργασία που απαιτείται για να φτάσει στην έκδοση του πιστοποιητικού “International Ship Security Certificate” που πλέον θα απαιτείται για κάθε πλοίο.

Η εταιρία θα πρέπει να αναπτύξει την ανάλογη πολιτική για το θέμα με βάση την οποία θα απαντήσει στα παρακάτω ερωτήματα:

- Ποιος θα είναι ο Security officer της εταιρίας και του πλοίου;
- Πώς θα συγκροτηθεί η Security team;
- Ποια και πώς θα πιστοποιηθεί η εκπαίδευσή τους;
- Πώς θα αποδεικνύεται η εφαρμογή και η λειτουργία του Security Plan;
- Πώς θα εξοικειωθεί το πλήρωμα με τα διάφορα επίπεδα (levels) προστασίας;

Έτσι η εταιρία πρέπει να προβεί σε τέσσερις βασικές ενέργειες:

1. Να ξεκινήσει και να ολοκληρώσει άμεσα το “Ship Security Assessment” για το κάθε πλοίο.
2. Να συντάξει το “Ship Security Plan” (από το ICS ως καθοδηγητικό στοιχείο υπάρχει το “Model Ship Security Plan”), να το υποβάλλει στην Αρχή της σημαίας του πλοίου και να λάβει έγκριση.
3. Να επιμεληθεί για να γίνει το Verification report.
4. Να απαιτήσει να λάβει το ISS Certificate.

Ακολουθούν στοιχεία και εκτιμήσεις σχετικά με τα προαναφερθέντα.

8.1 ISPS CODE

Ο κώδικας συγκροτείται από δύο μέρη. Το (Α), που είναι υποχρεωτικό και για το οποίο θα ελέγχεται το πλοίο και θα πιστοποιείται για την εφαρμογή του, το (Β), που περιέχει καθοδηγητικές προτάσεις και δεν είναι, προς το παρόν, υποχρεωτικό από τον ΙΜΟ. Παρόλα αυτά, υπάρχει περίπτωση κάποιες χώρες ή περιοχές (Ε.Ε. Η.Π.Α.) με δική τους απαίτηση, να το κάνουν υποχρεωτικό. Προσπάθεια και βούληση του ΙΜΟ είναι κάτι τέτοιο να μην ακολουθηθεί από καμία χώρα.

8.2 SHIP SECURITY ASSESSMENT (S.S.A.)

Το Ship Security Assessment είναι οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν ώστε στο πλοίο να καταγραφούν όλα εκείνα τα στοιχεία που θα συγκροτήσουν και θα βοηθήσουν στη σύνταξη του “Ship Security Plan” και έχουν να κάνουν με την προετοιμασία του πλοίου ανά πάσα ώρα και στιγμή.

Η καταγραφή θα γίνει από έμπειρο πρόσωπο, γνώστη του πλοίου και των απαιτήσεων του κώδικα, ειδικότερα του μέρους (Β) αυτού.

Τα βασικότερα στοιχεία της επιθεωρήσεως και επί τόπου ελέγχου είναι τα ακόλουθα:

1. Η ύπαρξη, καταγραφή και εφαρμογή στοιχείων και διαδικασιών που συμβάλουν στην προφύλαξη του πλοίου.
2. Η ύπαρξη, καταγραφή ευπαθών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπινου παράγοντα που επηρεάζουν την προστασία του πλοίου κ.α.

Με άλλα λόγια πρέπει στο πλοίο να γίνει μια εμπειριστατωμένη επιθεώρηση από το κοράκι έως το ποδόσταμο και έχοντας κατά νου την αποθάρρυνση και αποτροπή κάποιος να επιβιβαστεί και διευκολυνθεί στην εκτέλεση έκνομης ενέργειας, να καταγραφούν πρακτικές και διαδικασίες που θα στοχεύουν σε αυτό (π.χ. κάλυψη των όκιων των αγκύρων, κυκλοφορία μόνον από μια ελεγχόμενη είσοδο κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, επιτήρηση εκτεθειμένων χώρων κ.λ.π.)

8.3 SHIP SECURITY PLAN (S.S.P.) LEVELS.

Για κάθε πλοίο απαιτείται η σύνταξη ενός πλάνου ασφαλείας. Αυτό θα τεθεί υπόψη της Αρχής και αφού πάρει την έγκρισή της, το εγκεκριμένο και σφραγισμένο πλέον S.S.P. θα τηρείται στο πλοίο.

Το περιεχόμενο του πλάνου πρέπει να προβλέπει και διαδικασίες τριών επιπέδων (Levels).

Τα επίπεδα προστασίας (Levels) αναφέρονται στις διαδικασίες που πρέπει να διαμορφωθούν και οι οποίες κλιμακώνονται ανάλογα με το βαθμό κινδύνου που θα πρέπει να προληφθεί και αντιμετωπισθεί. Έχουμε λοιπόν τρία επίπεδα. Το πρώτο, που απαιτείται να διαμορφωθούν διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν συνεχή προστασία σε ομαλές συνθήκες. Το δεύτερο, που θα έχει τις διαδικασίες του πρώτου, αλλά και επιπρόσθετες και το τρίτο, όπου θα έχει τις διαδικασίες του πρώτου και του δεύτερου με ενίσχυση αυτών σε περιπτώσεις που ο κίνδυνος είναι πλέον εμφανής.

Έτσι προκειμένου να αποτραπεί έκνομη ενέργεια, σαν 1^ο επίπεδο ασφαλείας (level 1) θα πρέπει να τηρούνται τα παρακάτω:

- Να επιτηρούνται όλες οι εισοδοι στο πλοίο.
- Να επιτηρούνται οι ειδικές περιοχές και να εμποδίζεται η είσοδος σε μη εντεταλμένα πρόσωπα.
- Να επιτηρείται όλο το πλοίο εξωτερικά.
- Να επιτηρούνται τα εισερχόμενα εφόδια και φορτία.
- Να διαπιστώνεται η ετοιμότητα του συστήματος αλληλοσυνεννόησης κ.α.

Όσα προαναφέρθηκαν και συγκροτούν το επίπεδο ασφαλείας 1, ισχύουν για όλα τα πλοία και ανάλογα με την ιδιαιτερότητα κάθε πλοίου ή περιοχής, την ένταση σε μια περιοχή ή το ανασφαλές περιβάλλον έχουμε και τα level 2 και level 3.

Ειδικότερα το τρίτο αναφέρεται σε εκδήλωση έκρυθμου συμβάντος, οπότε απαιτούνται και αυξημένου βαθμού έλεγχοι, επιτήρηση και μέτρα αποτροπής. Ουσιαστικά το level 3 είναι εκείνη η κατάσταση όπου το πλοίο θα πλεύσει σε επικίνδυνη περιοχή ή αντιμετωπίζει ήδη τον κίνδυνο και απαιτείται όχι πλέον η πρόληψη αλλά η καταστολή.

Το S.S.P. μεταξύ άλλων περιέχει και τα ακόλουθα:

- Διαδικασίες αποκλεισμού του ενδεχόμενου να εισαχθούν εκρηκτικές, δηλητηριώδης, επικίνδυνες και επιζήμιες ύλες για την ανθρώπινη ζωή και διαβίωση.

- Διαδικασίες αποτελεσματικής αντιμετώπισης ενεργειών κατά της ασφάλειας του πλοίου.
- Διαδικασίες ασφαλούς εγκαταλείψεως, όταν υπάρξουν έκνομες ενέργειες.
- Καθήκοντα προσωπικού ασφαλείας.
- Διαδικασίες ασκήσεων και γυμνασίων για θέματα ασφάλειας σε συνδυασμό με τις υπηρεσίες λιμένα.
- Ευδιάκριτα στοιχεία αναγνώρισεως του S.S.O. (αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τα επιβατηγά).
- Διαδικασίες ελέγχου λειτουργίας των διαφόρων συσκευών και γνώση των θέσεων του “Alert System” κ.α. (Alert System είναι το σύστημα το οποίο ο S.S.O. μπορεί με την πίεση ενός κουμπιού να θέσει σε συναγερμό το παράκτιο σύστημα A.I.S.).

Βλέποντας από την πρακτική του πλευρά το θέμα, θα μπορούσε να λεχθεί ότι πλέον απαιτείται επέκταση των διαδικασιών, των γνωστών Γυμνασίων (Drills), στο πλοίο και για περιπτώσεις Security. Έτσι θα γίνεται άσκηση κατά την οποία το πλήρωμα εικονικά θα εκπαιδεύεται για την πρόληψη και αντιμετώπιση τρομοκρατικής ενέργειας.

8.4 ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Φυσικά, όπως γενικότερα σε όλα τα νομοθέτηματα του IMO προβλέπεται ο τελικός αποδέκτης και αρμόδιος να πάρει αποφάσεις και να οδηγήσει ενέργειες είναι ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ (At all times the Master has the ultimate responsibility for the safety of the ship...).

Εδώ είναι και το παράδοξο, που ενώ σ’ αυτό το νομοθέτημα –και σωστά– τεκμηριώνεται η εξουσία του ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, αυτή καταστρατηγείται στο προωθούμενο νομοθέτημα για το “Places of Refuges”, όπου υπάρχει έντονη πίεση με αιτία το “Prestige” σε περίπτωση αιτήσεως από τον Πλοίαρχο να του παρασχεθεί βοήθεια, η πρωτοβουλία να ανήκει στην Αρχή του παράκτιου κράτους.

8.5 ΕΝΕΓΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ S.S.P.

Το S.S.P. τα Levels και το περιεχόμενό τους, εξεταζόμενα από την πλευρά της πρακτικής και ενεργειών του προσωπικού του πλοίου δημιουργούν μια σειρά διαδικασιών που και γνώσεις απαιτούν και χρόνο για τη διεκπεραίωσή τους. Ας αναλύσουμε ένα υποθετικό σενάριο:

«Ένα πλοίο κατευθύνεται προς το (X) λιμάνι, ο S.S.O. οφείλει αρκετά έγκαιρα να ενημερωθεί και να βρίσκεται σε επικοινωνία και συνεργασία με τον αρμόδιο του λιμένα Αξιωματούχο (εντεταλμένο) πρόσωπο P.F.S.O. (Port facility Security Officer) για τις διαδικασίες ρουτίνας, του συγκεκριμένου λιμένα ή αν συντρέχουν λόγοι για διαδικασίες των Level (2) ή (3) και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο S.S.P. προβλέπει, ώστε φτάνοντας στο λιμάνι να ανταποκριθεί στις απαιτούμενες διαδικασίες».

Δραστηριότητες που περιέχονται στο S.S.P. πρέπει να παρακολουθούνται και να καταχωρούνται, όπως:

- Άσκηση με τυχόν συμβάντα ή διατάραξη της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου.
- Αλλαγές και αυτοέλεγχοι αναφορικά με την ετοιμότητα των τεθέντων διαδικασιών.
- Επανεκτίμηση της «καταστάσεως ασφαλείας του πλοίου» με παράλληλη αξιολόγηση, έλεγχο, δοκιμή των συσκευών “Security”, όπως της Συσκευής Αυτόματης και Πλήρους Αναγνώρισεως των στοιχείων του πλοίου (το A.I.S.), μεταξύ πλοίου και σταθμών ξηράς, καθώς και του Alert System, της ένδο-έξω-συνεννόησης κλπ.
- Οι καταγραφές και σε ηλεκτρονική μορφή πρέπει να προστατεύονται από την πρόσβαση αναρμόδιων ατόμων.

8.6 S.S.O. (Ship Security Officer)

Ο εντεταλμένος για την προστασία του πλοίου S.S.O. (Ship Security Officer) πρέπει να έχει την προβλεπόμενη ανάλογη εκπαίδευση και πιστοποίηση για αυτήν, να τηρεί με συνέπεια και αποτελεσματικότητα τα παραπάνω και να ενεργεί σύμφωνα με αυτά.

Έτσι, συμπερασματικά, ο S.S.O. πρέπει να εκπαιδευτεί για να αναλάβει την προστασία του πλοίου. Ειδικότερα οι αρμοδιότητες του S.S.O. συνίστανται στα ακόλουθα:

- Να επιβλέπει και να επιμελείται για τη συνεχή ετοιμότητα του πλοίου από πλευράς διαδικασιών προστασίας του, τηρούντος του S.S.P.
- Να επιβλέπει και να συνεργάζεται με τους υπεύθυνους του λιμένα και το άλλο προσωπικό του πλοίου για τον έλεγχο του φορτίου, τα εφόδια κτλ.
- Να συνεργάζεται, να ενημερώνει και να πληροφορεί τη ναυτιλιακή εταιρία μέσω του C.S.O. για την εικόνα του Συστήματος Προστασίας του πλοίου, την επάρκεια

ή μη, συμβάντα κλπ και με συνεχή επίβλεψη και επιμέλεια να εξασφαλίζει την ετοιμότητα του Συστήματος και την εξοικείωση του πληρώματος.

8.7 Επικύρωση και Πιστοποίηση

Για απόδειξη ότι το πλοίο διαθέτει και τηρεί σύστημα προστασίας, όπως ο κώδικας απαιτεί, προβλέπεται ειδικό πιστοποιητικό που έχει ισχύ 5ετίας. (Το πλοίο για όλα τα προβλεπόμενα από τις Συμβάσεις του IMO αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με ειδικό κάθε φορά πιστοποιητικό). Έτσι λοιπόν και εδώ προβλέπεται το I.S.S.C. “International Ship Security Certificate”.

Το I.S.S.C. εκδίδεται από τη Διοίκηση της χώρας σημαίας ή τον εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα ή άλλη εξουσιοδοτημένη Αρχή

Για την έκδοση του I.S.S.C. απαιτείται, ύστερα από επιθεωρήσεις, απόδειξη ότι το πλοίο έχει οργανωθεί σύμφωνα με τον Κώδικα.

Μετά την επιθεώρηση, συντάσσεται ειδική έκθεση “Verification Report” (V.R.).

Οι επιθεωρήσεις ενεργούνται από άτομο εντεταλμένου οργάνου (επιθεώρηση Κράτους Σημαίας ή Νηογνώμονα) και είναι βασικά δύο:

1. Η αρχική πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού, δηλαδή αυτή έως το 2004 και
2. μια ενδιάμεση ανάμεσα περίπου στην πενταετία.

Φυσικά, έκτακτη επιθεώρηση, όταν κάποια αιτία την προκαλέσει δεν αποκλείεται. Έτσι οι επιθεωρήσεις αναφέρονται σε πλήρη έλεγχο των διαδικασιών, μέσων, συσκευών, οργάνων που εντάσσονται στο Σύστημα προστασίας καθώς και του S.S.P. Όλα αυτά ανάλογα με τη δραστηριότητα του κάθε πλοίου. Έτσι είναι κατανοητό ότι οι απαιτήσεις ελέγχου για το B/C θα είναι διαφορετικές από αυτές για το μεγάλο κρουαζιερόπλοιο κλπ.

Με βάση την ανωτέρω V.R. συντάσσεται ειδική έκθεση η οποία αποτελεί την προϋπόθεση για να εκδοθεί το I.S.S.C. σε ειδική φόρμα του IMO. Αυτά τα δύο επίσημα έγγραφα κρατούνται στο πλοίο και επίσημα αντίγραφά τους μεταβιβάζονται στην Διοίκηση της χώρας Σημαίας και στη Ναυτιλιακή εταιρία.

8.8 Συμπεράσματα

Όλα τα παραπάνω σε ένα χρόνο από σήμερα πρέπει να γίνουν πράξη. Όμως για την αποτελεσματική εφαρμογή τους πρέπει να οργανωθεί αντίστοιχα και το κάθε λιμάνι ανά την υδρόγειο, κάτι που είναι αμφίβολο κατά πόσο θα επιτευχθεί.

Υπάρχει δυσπιστία και δικαιολογημένα, διότι εάν το λιμάνι δεν οργανωθεί σωστά, πάλι το πλοίο θα έχει δυσκολίες και θα αντιμετωπίζει προβλήματα.

Τούτο διότι το “Security System” έχει δύο σκέλη: Αυτό που αναφέρεται στο ΠΛΟΙΟ και αυτό που αναφέρεται στο ΛΙΜΑΝΙ. Εάν το ένα από τα δύο δε λειτουργεί το σύστημα θα είναι «κουτσό». Εκείνο που οπωσδήποτε και αναμφίβολα θα λειτουργήσει είναι το πλοίο, διότι για να ταξιδέψει πρέπει να πάρει το I.S.S.C. ενώ το λιμάνι ως τμήμα ανεξάρτητης Πολιτείας έχει αυτοδυναμία και ανεξαρτησία και δεν ελέγχεται στον ίδιο βαθμό με το πλοίο. (Υπάρχει το παράδειγμα των Reception Facilities, όπου για 20 περίπου χρόνια δεν ανταποκρίνονται στις επιταγές της MARPOL).

Εάν λοιπόν δούμε το σύστημα ολοκληρωμένο, τότε εκτός από το πλοίο για το κάθε λιμάνι από τον Κώδικα προβλέπονται τα ακόλουθα:

- Port Facilities Security Assessment (P.F.S.A.).
- Port Security Plan (P.S.P.).
- Port Facility Security Officer (P.F.S.O.).

Δεν προβλέπονται όμως τα “Verification & Certification” όπως για το πλοίο και αυτό δημιουργεί πολλά ερωτηματικά για την ισχύ των μέτρων στα λιμάνια.

8.9 Έκδοση πιστοποιητικού I.S.S.C.

Το κάθε πλοίο λοιπόν οφείλει να εφοδιαστεί με το προβλεπόμενο πιστοποιητικό I.S.S.C. και προς τούτο απαιτείται:

A) Επιθεώρηση για το σκοπό του Security System από πρόσωπο της Διοικήσεως ή εξουσιοδοτημένου Νηογνώμονα και σύνταξη σχετικής Εκθέσεως, καταγραφή όλων των διαδικασιών, μέσων, συσκευών, προφυλάξεων κλπ. του πλοίου ως στοιχεία για τη σύνταξη του S/Plan.

- B) Σύνταξη με κάθε επιμέλεια του Security Plan και υποβολή του στη Διοίκηση της χώρας Σημαίας για επικύρωση.
- Γ) Εκπαίδευση των εντεταλμένων που θα κάνουν χρέη Ship Security Officer.

8.10 Λειτουργία πλοίου υπό το καθεστώς Security

Μετά την έκδοση του πιστοποιητικού I.S.S.C. το κάθε πλοίο θα ακολουθεί τα εξής:

- A) Τήρηση του πρωτοτύπου I.S.S.C. του S.S.P. και της εκθέσεως (V.R.) στο πλοίο.
- B) Γυμνάσια και εκπαίδευση προσωπικού σύμφωνα με το S/Plan.
- Γ) Τήρηση στοιχείων (τηλέφωνο, FAX κλπ.) για αλληλοενημέρωση και συνεργασία με Αρχές λιμένα.
- Δ) Αλληλοενημέρωση, συνεργασία και αντιμετώπιση προβλημάτων με εντεταλμένο πρόσωπο της ναυτιλιακής εταιρίας.
- E) Καταχώρηση, αν είναι δυνατόν και σε ηλεκτρονική μορφή, των διαδικασιών, ενεργειών, ελέγχων, διαπιστώσεων κλπ. που έχουν σχέση με τα μέτρα προστασίας.

9. Ο Κώδικας ISPS – Αναλυτική προσέγγιση του κώδικα ως προς το πλοίο

9.1 Εισαγωγή

Η Διπλωματική Διάσκεψη για την Ασφάλεια στη Ναυτιλία η οποία έλαβε χώρα στο Λονδίνο, το Δεκέμβριο του 2002, υιοθέτησε μία σειρά νέων μέτρων μέσα στα πλαίσια της SOLAS 1974 και μαζί με τη δημιουργία του Κώδικα (ISPS) που θα αναλυθεί παρακάτω, στόχευσε στην ενδυνάμωση της ασφάλειας (με την έννοια της ασφάλειας “security”) στη ναυτιλία. Τα μέτρα αυτά και ο καινούριος κώδικας, θα αποτελέσουν πλέον, το νέο διεθνές πλαίσιο μέσα από το οποίο τα πλοία και οι λιμένες μπορούν να συνεργαστούν έτσι ώστε να ανιχνεύουν και να αποτρέπουν κινήσεις οι οποίες απειλούν την ασφάλεια στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών.

Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001, η εικοστή δεύτερη σύνοδος της Συνέλευσης του IMO, το Νοέμβριο του 2001, ομόφωνα συμφώνησε στην δημιουργία νέων μέτρων, σχετικών με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, για έγκριση από την Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων στη SOLAS 1974, Κρατών (γνωστή ως Διπλωματική Διάσκεψη για την Ναυτική Ασφάλεια) το Δεκέμβριο του 2002. Η προετοιμασία της Διπλωματικής Διάσκεψης ανατέθηκε στην Επιτροπή Ασφαλείας του IMO (MSC) στη βάση ότι οι απόψεις που θα έθεταν τα Κράτη – μέλη, οι Διακυβερνητικοί και μη Κυβερνητικοί οργανισμοί θα είχαν συμβουλευτικό χαρακτήρα .

Η MSC του IMO , στη πρώτη έκτακτη σύνοδό της , η οποία πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο του 2001, με σκοπό να επιταχύνει τις εξελίξεις και την υιοθέτηση των κατάλληλων μέτρων για την ασφάλεια, καθιέρωσε μία ειδική ενδο -συνεδριακή ομάδα εργασίας σε θέματα ναυτικής ασφαλείας. Η πρώτη συνάντηση της ομάδας αυτής πραγματοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 2002 και τα συμπεράσμα της συζήτησής της, αναφέρθηκαν και ελήφθησαν υπόψη από την εβδομηκοστή πέμπτη σύνοδο της επιτροπής ασφαλείας το Μάρτιο του 2002 , όταν μία ad hoc Ομάδα Εργασίας δημιουργήθηκε έτσι ώστε να αναπτύξει περαιτέρω τις προτάσεις που έγιναν. Η εβδομηκοστή πέμπτη σύνοδος της Επιτροπής Ασφαλείας του Οργανισμού έλαβε υπόψη την αναφορά της Ομάδας Εργασίας και πρότεινε ότι

επιπλέον δουλειά έπρεπε να βγει προς τα έξω, μέσα από μία ακόμη σύνοδο της Ενδοσυνεδριακής Ομάδας Εργασίας, η οποία έγινε το Σεπτέμβριο του 2002. Ακολούθησε μία σειρά συνόδων της Επιτροπής Ασφαλείας του Οργανισμού, οι οποίες κατέληξαν στη Διπλωματική Διάσκεψη (9-13 Δεκεμβρίου 2002), η οποία υιοθέτησε επίσης τροποποιήσεις στις υπάρχουσες διατάξεις της SOLAS 74, επιταχύνοντας τη δημιουργία αποφάσεων για συμμόρφωση στις απαιτήσεις εφαρμογής του Αυτομάτου Συστήματος Αναγνώρισης (AIS – Automatic Identification System) και την θέσπιση νέων κανονισμών στο κεφάλαιο XI-1 της SOLAS 74 καλύπτοντας τη σήμανση του Διακριτικού Αριθμού του Πλοίου, και την τήρηση Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης. Η Διπλωματική Διάσκεψη επίσης, υιοθέτησε έναν αριθμό αποφάσεων συμπεριλαμβανομένων και αυτών που καλύπτουν τη συμμόρφωση και την αναθεώρηση του κώδικα ISPS, καθώς και τεχνική υποστήριξη και συνεργασία με τον ILO (International Labor Organization) και τον World Customs Organization.

Οι διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74 και του ISPS εφαρμόζονται σε πλοία και σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Στην προκειμένη περίπτωση αυτό που μας απασχολεί είναι το πλοίο και η εταιρία η οποία το διαχειρίζεται.

Η συνεχής και αποτελεσματική συνεργασία θεωρείται στοιχείο ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του κώδικα και την συμμόρφωση των Συμβαλλόμενων Κρατών, των πλοίων, των εταιριών και όλων όσων εμπλέκονται, ή χρησιμοποιούν πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων του πληρώματος του πλοίου, του προσωπικού του λιμένα, των επιβατών, των ενδιαφερομένων για το φορτίο, της διοίκησης του πλοίου και του λιμανιού και των Εθνικών και τοπικών αρχών που είναι αρμόδιες για θέματα ασφαλείας.

Σύμφωνα με τον νέο κώδικα οι υπάρχουσες τεχνικές και διαδικασίες πρέπει να επανεξεταστούν και να αλλάξουν εάν δεν παρέχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφαλείας.

Τέλος όπως αναφέρεται στο προοίμιο του κώδικα, όλα όσα ορίζονται από αυτόν αλλά και από τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS, θα βρίσκονται σε συμφωνία με την «Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965», όπως τροποποιήθηκε και προβλέπει ότι τα ξένα μέλη του πληρώματος έχουν δικαίωμα να αποβιβάζονται στην ξηρά, ενώ το πλοίο είναι στο λιμάνι, προβλέποντας ότι οι διατυπώσεις κατά την άφιξη του πλοίου έχουν ολοκληρωθεί και οι αρχές δεν έχουν κανένα λόγο να αρνηθούν την άδεια της αποβίβασης για λόγους δημοσίας υγείας,

ασφάλειας και τάξης, αναγνωρίζοντας ότι αυτός εργάζεται στο πλοίο και χρειάζεται πρόσβαση στη στεριά για διάφορες ευκολίες καθώς και ιατρική φροντίδα.

9.2 Στόχοι του κώδικα

Μπαίνοντας στην ανάλυση του κώδικα, θα πρέπει πρωτίστως να αναφέρουμε τους στόχους του οποίους καλείται να πετύχει.

Συγκεκριμένα ο κώδικας καλείται να ανταποκριθεί στα παρακάτω:

1. να καθιερώσει ένα διεθνές θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα βοηθήσει στη συνεργασία των Συμβαλλόμενων Κρατών , Κυβερνητικών υπηρεσιών , τοπικών διοικήσεων, ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών έτσι ώστε να ανιχνεύουν απειλές στην ασφάλεια και να λαμβάνουν μέτρα αποτροπής εναντίον περιστατικών που επηρεάζουν τα πλοία η τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο,
2. να καθορίσει τους ρόλους και τις ευθύνες των Συμβαλλομένων Κρατών, Κυβερνητικών υπηρεσιών , τοπικών διοικήσεων και ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στο χώρο της ναυτιλίας,
3. να εξασφαλίσει την γρήγορη και αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με θέματα ασφαλείας,
4. να δημιουργήσει και να δώσει μεθοδολογία εκτιμήσεων ασφαλείας έτσι ώστε να καθοριστούν τα σχέδια και οι διαδικασίες ανταπόκρισης στην εναλλαγή των επιπέδων ασφαλείας, και τέλος ,
5. να διαβεβαιώσει ότι λαμβάνονται τα κατάλληλα και ανάλογα μέτρα για την διατήρηση της ασφάλειας στη ναυτιλία.

9.3 Λειτουργικές απαιτήσεις

Προκειμένου ο κώδικας να πετύχει τους στόχους του , θέτει κάποιες λειτουργικές απαιτήσεις χωρίς όμως να περιορίζεται από αυτές.

Επιγραμματικά οι απαιτήσεις αυτές είναι οι εξής:

1. η συλλογή και η εκτίμηση πληροφοριών σχετικών με θέματα απειλής της ασφάλειας και ανταλλαγής σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών, με τα Συμβαλλόμενα Κράτη,
2. η διατήρηση ενός πρωτοκόλλου επικοινωνίας για τα πλοία και τα λιμάνια,
3. η απαγόρευση μη εξουσιοδοτημένης εισόδου στα πλοία , στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στις περιορισμένες περιοχές αυτών,
4. απαγόρευση της εισόδου, μη εγκεκριμένων όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών ή εκρηκτικών , στα πλοία και τα λιμάνια,
5. παροχή μέσων κλήσης συναγερμού σε περίπτωση που απειλείται η ασφάλεια ή σε περιστατικά απειλής τα οποία λαμβάνουν χώρα μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή,
6. η δημιουργία σχεδίων ασφαλείας πλοίων και λιμένων, βασισμένων σε εκτιμήσεις- υπολογισμούς ασφαλείας,
7. η πραγματοποίηση εκπαίδευσης , γυμνασίων και ασκήσεων οι οποίες εξασφαλίζουν την εξοικείωση με τα πλάνα ασφαλείας και με όλες τις σχετικές διαδικασίες.

9.4 Πεδίο Εφαρμογής

Το πεδίο εφαρμογής του κώδικα εκτείνεται στα παρακάτω:

- A) Επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων επιβατηγών σκαφών “ high speed”
- B) Φορτηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων πλοίων « high speed” από 500 GROSS TONNAGE και πάνω και,
- Γ) Παράκτιες εξέδρες γεωτρήσεων
- Δ) λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν τέτοια πλοία που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια.

Αυτός ο κώδικας δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία τα οποία ανήκουν ή λειτουργούν υπό τη διαχείριση Συμβαλλόμενου Κράτους και χρησιμοποιούνται από την κυβέρνηση για μη εμπορικούς σκοπούς.

9.5 Η Εταιρία και το Πλοίο

Οποιαδήποτε επιχείρηση που διαχειρίζεται πλοία τα οποία λειτουργούν υπό τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του κώδικα, πρέπει να υποδείξει έναν **Αξιοματικό Ασφάλειας για την Εταιρίας (CSO)** και έναν **Αξιοματικό Ασφάλειας για κάθε πλοίο (SSO)**. Τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι ανάγκες κατάρτισης αυτών των αξιωματικών, καθώς και οι απαιτήσεις για τα γυμνάσια και ασκήσεις καθορίζονται στο μέρος A του κώδικα.

Οι ευθύνες του Αξιοματικού Ασφαλείας της εταιρίας περιλαμβάνουν, εν συντομία μεταξύ των άλλων, την εξασφάλιση ότι πραγματοποιείται μία σωστή αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων, ότι ένα σχέδιο ασφάλειας πλοίου προετοιμάζεται και υποβάλλεται για έγκριση από, ή εξ ονόματος της σημαίας του

και έκτοτε τοποθετείται σε κάθε σκάφος για το οποίο το μέρος Α του κώδικα ισχύει και από το οποίο, εκείνο το πρόσωπο έχει διοριστεί ως Αξιωματικός Ασφάλειας της εταιρίας

Το **Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου (SSP)** πρέπει να καθορίζει τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που το ίδιο το σκάφος πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει ότι λειτουργεί πάντα σε επίπεδο ασφάλειας 1. Το σχέδιο αυτό πρέπει επίσης να καθορίσει τα πρόσθετα και εντεταμένα μέτρα ασφάλειας, που το ίδιο το σκάφος μπορεί να λάβει για να κινηθεί και να λειτουργήσει σε επίπεδο ασφάλειας 2, όταν καθοδηγείται να πράξει στο επίπεδο αυτό και τέλος πρέπει να καθορίσει τις πιθανές προπαρασκευαστικές ενέργειες που μπορεί να πάρει για να επιτρέψει τη γρήγορη απάντηση στις οδηγίες που θα εκδοθούν για το πλοίο, από εκείνους που αποκρίνονται σε επίπεδο ασφάλειας 3, σε ένα γεγονός ή μια απειλή ασφάλειας επί του πλοίου.

Τα πλοία για τα οποία οι απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α αυτού του κώδικα ισχύουν, απαιτείται να έχουν και να λειτουργούν σύμφωνα με ένα σχέδιο ασφάλειας που εγκρίνεται από ή εξ ονόματος, της Σημαίας. Η επιχείρηση και ο Αξιωματικός Ασφαλείας του πλοίου, πρέπει να ελέγξουν τη σχετικότητα και την αποτελεσματικότητα του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένης και της διεξαγωγής εσωτερικών ελέγχων. Οι τροποποιήσεις σε οποιαδήποτε από τα στοιχεία ενός εγκεκριμένου σχεδίου, για τα οποία η σημαία έχει καθορίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβληθούν για αναθεώρηση και έγκριση πριν από την ενσωμάτωσή τους στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους από το πλοίο.

Το σκάφος πρέπει να φέρει ένα **Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC)** το οποίο δείχνει ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του Α μέρους του κώδικα ISPS. Συγκεκριμένα, το Α μέρος του κώδικα περιλαμβάνει τις διατάξεις σχετικά με την έγκριση και την πιστοποίηση της συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις του κώδικα σε μία αρχική, μια ανανεωτική και μία ενδιάμεση πιστοποίηση.

Όταν ένα πλοίο είναι σε ένα λιμένα ή προχωρά προς ένα λιμένα μιας συμβαλλόμενης κυβέρνησης, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση έχει το δικαίωμα, στο πλαίσιο των διατάξεων του κανονισμού XI- 2/9, να ασκήσει διάφορα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης όσον αφορά εκείνο το πλοίο. Το πλοίο δηλαδή, υπόκειται στις επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων (PSC) αλλά τέτοιες επιθεωρήσεις δεν μπορούν να επεκταθούν στην εξέταση του σχεδίου ασφάλειας σκαφών, εκτός από

συγκεκριμένες περιστάσεις κατά τις οποίες η συμβαλλόμενη κυβέρνηση , έχει λόγο να θεωρήσει ότι η ασφάλεια του σκάφους , ή οι εγκαταστάσεις του λιμένα κινδυνεύουν.

Απαιτείται επίσης να υπάρχουν επί του πλοίου πληροφορίες , που τίθενται στην διάθεση των Συμβαλλόμενων κυβερνήσεων κατόπιν αιτήσεως, για το ποιος είναι αρμόδιος για την πρόσληψη του πληρώματος και για διάφορα θέματα σχετικά με την απασχόληση του σκάφους.

Παρακάτω θα δούμε αναλυτικά τις υποχρεώσεις των εταιριών , του πλοίου, των Αξιωματικών και όλων των εμπλεκόμενων στα θέματα ασφάλειας του πλοίου.

9.6 Υποχρεώσεις της εταιρίας

Συγκεκριμένα και σε συνδυασμό με τα όσα προαναφέρθηκαν, η εταιρία πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου(SSP), καθορίζει επαρκώς και ξεκάθαρα την εξουσία του πλοιάρχου καθώς και το γεγονός ότι ο πλοίαρχος έχει την εξουσία και την ευθύνη να παίρνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και να ζητά τη βοήθεια της εταιρίας ή κάποιας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης , αν αυτό είναι απαραίτητο.

Κάθε εταιρία έχει την ευθύνη του εφοδιασμού των πλοίων της, με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας (ISSC), εξασφαλίζοντας επίσης ότι είναι πάντα διαθέσιμο στο πλοίο για επιθεώρηση.

Προκειμένου να αποκτηθεί το απαιτούμενο πιστοποιητικό, η εταιρία πρέπει:

1. να διορίσει αρχικά Αξιωματικό Ασφαλείας της Εταιρίας,
2. να διενεργήσει μία αξιολόγηση ασφάλειας στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης και μιας επιτόπιας επιθεώρησης,
3. να δημιουργήσει ένα σχέδιο ασφάλειας πλοίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της SOLAS 74 και του νέου κώδικα ISPS, το οποίο να είναι εγκεκριμένο από την σημαία του πλοίου, να είναι πάντα διαθέσιμο στο πλοίο και τέλος τα μέτρα τα οποία περιγράφονται σε αυτό να εφαρμόζονται,
4. να διορίσει Αξιωματικό Ασφαλείας πλοίου,

5. να εξασφαλίσει ότι πραγματοποιούνται τα προβλεπόμενα γυμνάσια και οι ασκήσεις ασφαλείας.

Πέρα από αυτά, σημαντική είναι και η ροή πληροφοριών που πρέπει η επιχείρηση να εξασφαλίζει στον πλοίαρχο, προκειμένου να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της εταιρίας όπως:

1. τον ή τους υπευθύνους για την επιλογή του προσωπικού καταστρώματος, όπως Management Εταιρίες, Manning Agents, κλπ,
2. τα υπεύθυνα μέρη για αποφάσεις σχετικές με την λειτουργία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων χρονοναυλωτών ή bareboat charterers ή όποιου άλλου έχει σχέση με παρόμοια θέματα,
3. σε περίπτωση που το σκάφος λειτουργεί υπό τους όρους ενός ναυλοσύμφωνου, πρέπει να ενημερώνει τον πλοίαρχο για τα στοιχεία των ναυλωτών.

Η πληροφόρηση αυτή πρέπει να ανανεώνεται σύμφωνα με τις εκάστοτε αλλαγές και να είναι στην αγγλική, γαλλική ή ισπανική γλώσσα.

9.7 Ασφάλεια πλοίου

Το πλοίο πρέπει να δρα με κριτήριο τις ενέργειες που καθορίζονται από τις Συμβαλλόμενες κυβερνήσεις ανάλογα με τα επίπεδα ασφαλείας.

Στο επίπεδο ασφαλείας 1, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του δεύτερου μέρους του κώδικα και προκειμένου να εξακριβωθούν και να ληφθούν τα προληπτικά μέτρα κατά των περιστατικών ασφαλείας πρέπει να ακολουθηθούν τα παρακάτω βήματα τα οποία περιλαμβάνουν :

1. εξασφάλιση ότι εκτελούνται όλα τα καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια
2. έλεγχο πρόσβασης στο πλοίο
3. έλεγχο των περιοχών του πλοίου και των περιοχών που το περιβάλλουν
4. έλεγχο επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών τους ειδών
5. έλεγχο των επονομαζόμενων restricted areas του πλοίου και

- εξασφάλιση ότι μόνο εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση σε αυτές,
6. εποπτεία διαχείρισης του φορτίου και της παράδοσης των προμηθειών στο πλοίο και
 7. εξασφάλιση ότι η επικοινωνία , η ενημέρωση και ο εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου είναι εύκολα διαθέσιμος.

Σε επίπεδο ασφάλειας 2, επιπλέον προστατευτικά μέτρα , καθοριζόμενα από το SSP του πλοίου, πρέπει να λαμβάνονται ανάλογα την περίσταση όπως καθορίζονται αναλυτικά από τα παραπάνω και από τις οδηγίες που δίνονται στο Β μέρος του κώδικα

Σε επίπεδο ασφάλειας 3 πρέπει να λαμβάνονται ακόμα περισσότερα και πιο συγκεκριμένα μέτρα προστασίας, όπως αυτά καθορίζονται στο σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (SSP) και ανάλογα πάντα την περίσταση.

Τη στιγμή που η σημαία θα θέσει , επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο πρέπει να επιβεβαιώσει την λήψη των οδηγιών για αλλαγή στο επίπεδο ασφαλείας.

Πριν την είσοδο σε ένα λιμάνι ή ενώ βρίσκεται σε λιμάνι υπό τον έλεγχο ενός Συμβαλλόμενου Κράτους το οποίο έχει θέσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο πρέπει να επιβεβαιώσει την λήψη των οδηγιών του Συμβαλλόμενου Κράτους καθώς επίσης και στον Αξιωματικός Ασφάλειας του Λιμένα, το γεγονός ότι λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα και τις διαδικασίες που αναφέρονται αναλυτικά στο σχέδιο ασφάλειας του.

Σε περίπτωση επιπέδου ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες οι οποίες έχουν εκδοθεί από το Συμβαλλόμενο Κράτος το οποίο έθεσε το επίπεδο ασφαλείας 3. Το πλοίο πρέπει να αναφέρει οποιοσδήποτε δυσκολίες προκύπτουν ως προς τη συμμόρφωση με τις παραπάνω οδηγίες . Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο αξιωματικός ασφαλείας του λιμανιού και ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου πρέπει να έρχονται σε επαφή και να συνεργάζονται έτσι ώστε να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα .

Όταν η σημαία ενός πλοίου του ζητήσει να θέσει , ή βρίσκεται ήδη σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από αυτό που έχει τεθεί για το λιμάνι στο οποίο προτίθεται να εισέλθει ή βρίσκεται ήδη, τότε το πλοίο πρέπει να ενημερώσει για την κατάσταση χωρίς καθυστέρηση, την αρμόδια αρχή του Συμβαλλόμενου Κράτους

στην εξουσία του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, καθώς και τον αξιωματικό ασφάλειας του λιμανιού.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει να έρχεται σε επαφή με τον αξιωματικό ασφάλειας του λιμένα και να συνεργάζονται για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, αν αυτό είναι απαραίτητο.

9.8 Αξιολόγηση Ασφάλειας πλοίου SHIP SECURITY ASSESSEMENT (SSA)

Σύμφωνα με τον κώδικα η αξιολόγηση της Ασφάλειας του πλοίου είναι ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας δημιουργίας του Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου (SSP).

Η αξιολόγηση αυτή μπορεί να διενεργηθεί από έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας.

Ο Αξιωματικός Ασφάλειας της Εταιρίας (CSO) από την πλευρά του, πρέπει να διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση της ασφάλειας διενεργείται από άτομα με κατάλληλες ικανότητες, προκειμένου να εκτιμήσουν την ασφάλεια του πλοίου.

Επίσης, είναι υπεύθυνος για την πραγματοποίηση της αξιολόγησης της ασφάλειας (SSA) για κάθε ένα από τα πλοία του στόλου της επιχείρησης, προκειμένου να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του ISPS.

Ενώ ο CSO δεν χρειάζεται απαραίτητως να αναλάβει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που συνδέονται με τη θέση αυτή, η τελική ευθύνη για το ότι εκτελούνται σωστά, παραμένει σε αυτόν.

Πριν από την έναρξη του SSA, ο CSO, πρέπει να εξασφαλίσει ότι επωφελείται όλων των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες για την αξιολόγηση της απειλής στους λιμένες τους οποίους το πλοίο θα προσεγγίσει ή στους οποίους επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες, για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα προστατευτικά μέτρα τους. Ο CSO πρέπει να μελετήσει τις προηγούμενες αναφορές σχετικά με παρόμοιες ανάγκες ασφάλειας. Όπου είναι εφικτό, ο CSO πρέπει να συναντηθεί με τα αρμόδια πρόσωπα, στο πλοίο και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις, για να συζητήσει το σκοπό και τη μεθοδολογία της αξιολόγησης.

Η Αξιολόγηση της Ασφάλειας του πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει επίσης μία **επί τόπου επιθεώρηση και τουλάχιστον τα παρακάτω στοιχεία:**

1. Προσδιορισμό των ήδη υπαρχόντων μέτρων ασφάλειας, διαδικασιών και λειτουργιών,
2. Προσδιορισμό και αξιολόγηση των πιο βασικών- σημαντικών διαδικασιών στο πλοίο οι οποίες είναι σημαντικό να προστατευθούν,
3. προσδιορισμό των πιθανών απειλών στις παραπάνω λειτουργίες – κλειδιά και πιθανότητα εμφάνισης τους , προκειμένου να καθοριστούν και να ιεραρχηθούν τα μέτρα ασφάλειας και
4. προσδιορισμό των αδυναμιών , συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις στρατηγικές και στις διαδικασίες,

Η διαδικασία αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου, θα πρέπει να τεκμηριώνεται, να αναθεωρείται, να γίνεται αποδεκτή και να διατηρείται από την εταιρία.

Στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου, πρέπει επίσης να εξετασθούν τα παρακάτω στοιχεία.

- 1 φυσική ασφάλεια
- 2 κατασκευαστική ακεραιότητα
- 3 συστήματα προστασίας προσωπικού
- 4 διαδικαστικές πολιτικές
- 5 συστήματα ραδιοτηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών και των δικτύων
- 6 άλλες περιοχές που μπορούν, εάν καταστραφούν ή χρησιμοποιηθούν για παράνομη παρατήρηση, να θέσουν σε κίνδυνο τον άνθρωπο , την ιδιοκτησία, ή τις λειτουργίες στο σκάφος ή στη λιμενική εγκατάσταση.

Όσοι εμπλέκονται στην αξιολόγηση της ασφάλειας ενός πλοίου, πρέπει να είναι σε θέση να βασιστούν σε μία εξειδικευμένη βοήθεια σε σχέση με:

- 1 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφάλειας,
- 2 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και συσκευών
- 3 αναγνώριση, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών τρόπων συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια ,
- 4 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας,
- 5 μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας,
- 6 αποτελέσματα των εκρηκτικών υλών στις δομές και τον εξοπλισμό του σκάφους,
- 7 ασφάλεια πλοίου ,
- 8 επιχειρησιακές πρακτικές διεπαφής πλοίου/λιμένα,
- 9 σχέδια έκτακτης ανάγκης, προπαρασκευή για έκτακτη ανάγκη και απόκριση ,
- 10 φυσική ασφάλεια ,
- 11 συστήματα τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών και των δικτύων ,
- 12 ναυτική μηχανολογία,
- 13 λειτουργίες πλοίων και λιμένων.

Ο Αξιωματικός Ασφάλειας της Εταιρίας (CSO) πρέπει να λάβει και να καταγράψει τις πληροφορίες που απαιτούνται, προκειμένου να γίνει η αξιολόγηση της ασφάλειας ενός πλοίου.

Οι πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με την καθοδήγηση του Β Μέρους του κώδικα περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- 1 το γενικό σχεδιάγραμμα του σκάφους,
- 2 τη θέση των περιοχών στις οποίες πρέπει να είναι περιορισμένη η πρόσβαση , όπως η γέφυρα ναυσιπλοΐας ,οι χώροι των μηχανημάτων Α κατηγορίας* και άλλοι σταθμοί ελέγχου όπως καθορίζεται μέσα από το κεφάλαιο ΙΙ-2 της ΔΣ SOLAS , κ.λπ,
- 3 τη θέση και τη λειτουργία κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης στο σκάφος
- 4 αλλαγές στην παλίνρροια που μπορεί να ασκήσουν επίδραση στην τρωτότητα ή την ασφάλεια του σκάφους ,
- 5 τους χώρους του φορτίου και τις ρυθμίσεις εναποθήκευσης ,
- 6 τις θέσεις όπου αποθηκεύονται οι προμήθειες στο πλοίο και ο ουσιαστικός εξοπλισμός συντήρησης,
- 7 τις θέσεις που αποθηκεύονται οι ασυνόδευτες αποσκευές,
- 8 τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και τον διαθέσιμο εφεδρικό εξοπλισμό για την διατήρηση των ουσιαστικών λειτουργιών,
- 9 τον αριθμό προσωπικού του πλοίου, οποιωνδήποτε υπάρχοντων καθηκόντων ασφάλειας και οποιωνδήποτε υπάρχοντων απαιτήσεων πρακτικών κατάρτισης της «Εταιρίας»,

* Chapter II – Regulation 3 –subparagraph 2

“A” class divisions are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following criteria:

- 1.- they are constructed of steel or other equivalent material,
2. - they are suitably stiffened, 3. - they are insulated with approved non-combustible materials such that the average temperature of the unexposed side will not rise more than 140°C above the original temperature, nor will the temperature, at any one point, including any joint , rise more that 180 °C above the original temperature , within the time listed below: class A –60 60 min

Class A – 30 30 min

Class A-15 15 min

Class A –0 0 min

10 τον υπάρχοντα εξοπλισμό προστασίας και ασφάλειας για την προστασία των επιβατών και του πληρώματος,

11 τις οδούς διαφυγής και εκκένωσης και σταθμούς συγκέντρωσης που πρέπει να διατηρηθούν για να εξασφαλίσουν την τακτική και ασφαλή εκκένωση σε έκτακτη ανάγκη,

12 τις υπάρχουσες συμφωνίες με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας πλοίων /ακτών και

13τα υπάρχοντα μέτρα ασφάλειας και τις διαδικασίες , συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επιθεώρησης και διαδικασιών ελέγχου, προσδιορισμού, επιτήρησης, εγγράφων προσδιορισμού προσωπικού και επικοινωνιών, συναγερμών, φωτισμού , έλεγχου πρόσβασης και άλλων συστημάτων.

Σε κάθε αξιολόγηση ασφάλειας πρέπει να εξετάζεται κάθε προσδιορισμένο σημείο πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών καταστροφμάτων , και να αξιολογείται η δυνατότητα πρόσβασης από άτομα που μπορεί να επιδιώξουν την παραβίαση της ασφάλειας. Αυτό περιλαμβάνει και τα σημεία πρόσβασης που είναι διαθέσιμα στα άτομα που έχουν νόμιμη πρόσβαση .

Η αξιολόγηση της ασφάλειας ενός πλοίου πρέπει να εξετάζει τη συνεχή συσχέτιση των υπάρχοντων μέτρων , οδηγιών, διαδικασιών και λειτουργιών ασφάλειας, και υπό συνθήκες ρουτίνας αλλά και έκτακτης ανάγκης και πρέπει να ορίζει οδηγίες ασφάλειας που περιλαμβάνουν:

- 1 τις περιορισμένες περιοχές,
- 2 τις διαδικασίες δράσης σε πυρκαγιά ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- 3 το επίπεδο επίβλεψης του πληρώματος , των επιβατών, των επισκεπτών, των προμηθευτών, των τεχνικών επισκευής, των εργαζομένων στις αποβάθρες, κ.λπ.,
- 4 τη συχνότητα και την αποτελεσματικότητα των περιπόλων ασφάλειας
- 5 τα συστήματα ελέγχου πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων προσδιορισμού
- 6 τα συστήματα επικοινωνιών ασφάλειας και των διαδικασιών αυτών
- 7 τις θύρες , τα εμπόδια και το φωτισμό ασφάλειας και

8 την ασφάλεια και τον εξοπλισμό συστημάτων επιτήρησης αν υπάρχουν.

Επίσης πρέπει να εξετάσει τα πρόσωπα, τις δραστηριότητες, τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες τις οποίες είναι σημαντικό να προστατεύσει. Συγκεκριμένα:

1 το προσωπικό του σκάφους ,

2 επιβάτες, επισκέπτες, προμηθευτές, τεχνικοί επισκευής, προσωπικό δυνατότητας λιμένων, κ.λπ...

3 την ικανότητα να διατηρηθεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα και η ανταπόκριση σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ,

4 το φορτίο, ιδιαίτερα επικίνδυνα φορτία ή επικίνδυνες ουσίες

5 τις αποθήκες του πλοίου και

6 τον εξοπλισμό και τα συστήματα επικοινωνίας και επιτήρησης ασφάλειας σκαφών, αν υπάρχουν.

Όταν γίνεται μία αξιολόγηση ασφάλειας πρέπει να εξετάζονται ακόμα, όλες οι πιθανές απειλές, οι οποίες μπορεί να περιλάβουν τους ακόλουθους τύπους γεγονότων ασφάλειας:

1 ζημία, ή καταστροφή, στο πλοίο ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις, π.χ. από εκρηκτικές συσκευές, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό

2 πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ομηρία προσώπων στη θάλασσα

3 επέμβαση στο φορτίο, τον βασικό εξοπλισμό του πλοίου, των συστημάτων ασφαλείας ή των αποθηκών του πλοίου

4 μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών

5 λαθραία διακίνηση όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής

6 χρήση του πλοίου για μεταφορά εκείνων που σκοπεύουν να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας ή/και τον εξοπλισμό τους

7 χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο ή ως μέσο να προκληθεί ζημία ή καταστροφή

8 επιθέσεις από τη θάλασσα ενώ το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο ή στην προβλήτα και

9 επιθέσεις εν πλω.

Η αξιολόγηση ασφάλειας ενός πλοίου πρέπει να λάβει υπόψη όλα τα πιθανά τρωτά σημεία τα οποία μπορούν να περιλάβουν:

1 σύγκρουση μεταξύ της ασφάλειας(security) και των μέτρων ασφάλειας (safety)

2 σύγκρουση μεταξύ των καθηκόντων στο πλοίο και καθηκόντων ασφάλειας

3 καθήκοντα επιτήρησης, αριθμός πληρώματος , ιδιαίτερα με επιπτώσεις στην κούραση, την επαγρύπνηση και την απόδοση του πληρώματος

4 οποιεσδήποτε ανεπάρκειες στην κατάρτιση ασφάλειας εξακριβωθούν και

5 οποιοδήποτε εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επικοινωνιών.

Ο Αξιοματικός Ασφάλειας της Εταιρίας και ο Αξιοματικός Ασφάλειας του Πλοίου, πρέπει πάντα να έχουν υπόψη τους τα αποτελέσματα που τα μέτρα ασφάλειας μπορούν να έχουν στο πλήρωμα , που θα παραμείνει στο πλοίο για μεγάλες περιόδους. Κατά την ανάπτυξη των μέτρων ασφάλειας, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην ευκολία, την άνεση και την ιδιαιτερότητα του πληρώματος του

πλοίου και της δυνατότητάς του να διατηρήσει την αποτελεσματικότητά του κατά τη διάρκεια των μεγάλων περιόδων.

Με την ολοκλήρωση του σχεδίου αξιολόγησης θα προετοιμαστεί μια έκθεση, αποτελούμενη από μια περίληψη για το πώς διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή κάθε τρωτότητας που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφή των αντίθετων μέτρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να εξετασθεί κάθε τρωτότητα. Η έκθεση θα προστατευθεί από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Τέλος, εάν η αξιολόγηση ασφαλείας δεν έχει πραγματοποιηθεί από την επιχείρηση, η έκθεση αυτής πρέπει να αναθεωρηθεί και να γίνει αποδεκτή από τον Αξιωματικό Ασφαλείας της Εταιρίας.

9.9 Επιτόπιος Επιθεώρηση Ασφάλειας

Η επιτόπιος επιθεώρηση ασφαλείας, η οποία αναφέρθηκε και παραπάνω , είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα κάθε αξιολόγησης ασφαλείας ενός πλοίου. Η επιθεώρηση αυτή πρέπει να εξετάσει και να αξιολογήσει τα υπάρχοντα μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες για τα παρακάτω:

- 1 εξασφάλιση της απόδοσης όλων των καθηκόντων ασφαλείας του πλοίου
- 2 έλεγχο των περιορισμένων περιοχών, προκειμένου μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα να έχουν πρόσβαση σε αυτές
- 3 έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο , συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συστημάτων ταυτοποίησης
- 4 έλεγχο των περιοχών του πλοίου και των περιοχών που το περιβάλλουν
- 5 έλεγχο της επιβίβασης των προσώπων και των προσωπικών τους ειδών (συνοδευόμενες και ασυνόδευτες αποσκευές και προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος)

6 εποπτεία χειρισμού του φορτίου και παράδοσης των προμηθειών και

7 εξασφάλιση ότι η επικοινωνία, η ενημέρωση, και ο εξοπλισμός ασφάλειας σκαφών είναι εύκολα διαθέσιμος.

9.10 Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου (SSP)

Σύμφωνα με τον κώδικα κάθε πλοίο θα πρέπει να φέρει ένα σχέδιο ασφαλείας εγκεκριμένο από την σημαία του . Το πλοίο θα πρέπει να καθορίζει κανόνες για τα τρία επίπεδα ασφαλείας, όπως αυτά καθορίζονται στο πρώτο μέρος του κώδικα.

Ένα σχέδιο αξιολόγησης πρέπει να δημιουργείται λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίνονται στο πρώτο αλλά και στο δεύτερο μέρος του κώδικα και να είναι γραμμένο σε γλώσσα εργασίας ή στη γλώσσα του πλοίου. Σύμφωνα με όσα ορίζονται από τον κώδικα ,εάν η γλώσσα ή οι γλώσσες που χρησιμοποιούνται δεν είναι τα Αγγλικά, Γαλλικά ή Ισπανικά θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

Συγκεκριμένα το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να λαμβάνει μέτρα για τρία, διεθνώς υιοθετημένα επίπεδα ασφαλείας:

1. **επίπεδο ασφαλείας 1** – κανονικό – στο οποίο οι δραστηριότητες αναπτύσσονται κανονικά
2. **επίπεδο ασφαλείας 2**- αυξημένο – το επίπεδο που ισχύει εφόσον υπάρχει ένας αυξημένος κίνδυνος γεγονότος ασφαλείας και
3. **επίπεδο ασφαλείας 3** – εξαιρετικό – το επίπεδο που ισχύει για τη χρονική περίοδο στην οποία υπάρχει πιθανός ή επικείμενος κίνδυνος γεγονότος ασφαλείας.

Σε κάθε ένα από τα παραπάνω επίπεδα ένα σχέδιο ασφαλείας πρέπει να καλύπτει τις περιοχές που αφορούν :

- A) την πρόσβαση στο πλοίο από το πλήρωμα, τους επιβάτες του επισκέπτες κλπ
- B) περιοχές με περιορισμούς πρόσβασης
- Γ) διαχείριση φορτίου
- Δ) παράδοση των προμηθειών στο πλοίο
- E) διαχείριση ασυνόδευτων αποσκευών και έλεγχο της ασφαλείας του πλοίου

Έχοντας ως γνώμονα τα παραπάνω, ένα SSP, πρέπει να εξετάζει αναλυτικά τουλάχιστον τα παρακάτω στοιχεία:

1. μέτρα με σκοπό να αποτρέψουν όπλα, επικίνδυνες ουσίες και συσκευές προοριζόμενα για χρήση ενάντια στους ανθρώπους, τα πλοία ή τους λιμένες
2. προσδιορισμό των απαγορευμένων περιοχών και των μέτρων για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτές
3. μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο
4. διαδικασίες για απόκριση στις απειλές ασφάλειας ή παραβίαση της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των παροχών για τη διατήρηση των κρίσιμων διαδικασιών του πλοίου ή της διεπαφής πλοίων /λιμένων
5. διαδικασίες για απόκριση σε οποιεσδήποτε οδηγίες ασφάλειας που μπορεί να δώσουν τα Συμβαλλόμενα Κράτη σε επίπεδο ασφαλείας 3
6. διαδικασίες για την εκκένωση σε περίπτωση απειλών ασφάλειας ή παραβιάσεων ασφάλειας
7. καθήκοντα του πληρώματος, με καθορισμένες ευθύνες από πλευράς ασφάλειας και του υπόλοιπου πληρώματος του πλοίου στα θέματα ασφάλειας
8. διαδικασίες για το έλεγχο των δραστηριοτήτων ασφάλειας
9. διαδικασίες για την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις που συνδέονται με το σχέδιο
10. διαδικασίες για την διεπαφή με τις Λιμενικές εγκαταστάσεις σχετικές δραστηριότητες ασφάλειας
11. διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωση του
12. διαδικασίες για αναφορά συμβάντων ασφαλείας
13. προσδιορισμό του Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου
14. προσδιορισμό του Αξιωματικού Ασφαλείας Εταιρίας συμπεριλαμβάνοντας πληροφορίες για εικοσιτετράωρη επαφή μαζί του

15. διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η επιθεώρηση , η δοκιμή , η βαθμολόγηση και η συντήρηση οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας που υπάρχει στο πλοίο
16. συχνότητα δοκιμών και βαθμολόγηση οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας που παρέχεται στο πλοίο
17. προσδιορισμό των θέσεων όπου έχουν εγκατασταθεί τα σημεία ενεργοποίησης συστημάτων συναγερμού ασφάλειας πλοίου και
18. διαδικασίες , οδηγίες και καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση του συστήματος συναγερμού ασφαλείας πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης ,τις επαναριθμήσεις και του περιορισμού λανθασμένων συναγερμών.

Το προσωπικό το οποίο διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους ως προς τις ενέργειες Ασφαλείας, όπως καθορίζονται στο σχέδιο ή αξιολογούνται ως προς τη συμμόρφωσή τους, θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο με αυτές τις δραστηριότητες, εκτός αν αυτό δεν είναι πρακτικά εφικτό, εξαιτίας του μεγέθους και της φύσης της εταιρίας ή του πλοίου.

Η σημαία του πλοίου πρέπει να καθορίζει ποιες αλλαγές σε ένα εγκεκριμένο σχέδιο ασφαλείας ή σε μία συσκευή ασφαλείας, όπως καθορίζεται σε ένα σχέδιο ασφαλείας, δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται, εκτός αν οι σχετικές τροποποιήσεις στο σχέδιο έχουν εγκριθεί από την παραπάνω αρχή.

Η φύση των αλλαγών στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου ή του εξοπλισμού ασφαλείας που έχει εγκριθεί , πρέπει να τεκμηριώνονται με ένα τρόπο που δείχνει σαφώς ότι υπάρχει τέτοια έγκριση. Η έγκριση αυτή πρέπει να είναι διαθέσιμη στο πλοίο και πρέπει να παρουσιάζεται μαζί με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου. Εάν οι αλλαγές είναι προσωρινές , μόλις επανέλθουν τα αρχικά εγκεκριμένα μέτρα ή ο εξοπλισμός , η τεκμηρίωση αυτή δε πρέπει πλέον να διατηρείται στο πλοίο.

Το σχέδιο μπορεί να τηρηθεί και σε ηλεκτρονική μορφή. Σε τέτοια περίπτωση πρέπει να προστατευθεί από διαδικασίες που στοχεύουν στην παρεμπόδιση της μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή αλλαγής του.

Το σχέδιο πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και κοινοποίηση.

Τα σχέδια ασφάλειας του πλοίου δεν υπόκεινται σε επιθεώρηση από τους Αξιωματούχους που έχουν εξουσιοδοτηθεί αρμοδίως από τα Συμβαλλόμενα Κράτη να διενεργούν έλεγχο και να λαμβάνουν μέτρα συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/9 της SOLAS ,1974, εκτός αν έχουν σαφείς λόγους ώστε να θεωρήσουν ότι το πλοίο δεν είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις και τα μόνα μέσα για να ελεγχθεί ή να αποκατασταθεί ή μη συμμόρφωση , είναι να αναθεωρηθούν οι σχετικές απαιτήσεις του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις , η περιορισμένη πρόσβαση στα συγκεκριμένα τμήματα του σχεδίου σχετικά με τη μη συμμόρφωση, επιτρέπεται εξαιρετικά, αλλά μόνο με τη συγκατάθεση του Συμβαλλόμενου Κράτους ή του Πλοιάρχου του πλοίου.

Εντούτοις, πληροφορίες στο σχέδιο σχετικά με:

- τον προσδιορισμό των περιορισμένων περιοχών και των μέτρων για πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης
- τις διαδικασίες για απόκριση στις απειλές ασφάλειας ή τις παραβιάσεις της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για τη διατήρηση των κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διεπαφής πλοίου / λιμένα
- τις διαδικασίες για οποιεσδήποτε οδηγίες ασφάλειας που τα Συμβαλλόμενα Κράτη μπορούν να δώσουν σε επίπεδο ασφαλείας 3
- τα καθήκοντα σχετικά με θέματα ασφάλειας που έχουν ανατεθεί σε κάποιους από το πλήρωμα και του άλλου προσωπικού του πλοίου
- τις διαδικασίες που εξασφαλίζουν την επιθεώρηση , τη δοκιμή, τη βαθμολόγηση και την συντήρηση οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας που παρέχεται στο πλοίο
- τον προσδιορισμό των θέσεων των σημείων ενεργοποίησης του Συστήματος Συναγερμού Ασφαλείας πλοίου και
- τις διαδικασίες , οδηγίες και καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση του συστήματος συναγερμού ασφάλειας πλοίου,, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής, ενεργοποίησης , της απενεργοποίησης και της επαναρίθμησης, έτσι ώστε να περιοριστούν οι λανθασμένοι συναγερμοί,

θεωρούνται ως εμπιστευτικές πληροφορίες και δεν πρέπει να υπόκεινται σε επιθεώρηση, εκτός αν συμφωνηθεί αλλιώς από το αρμόδιο Συμβαλλόμενο Κράτος.

Σύμφωνα με τις οδηγίες και του δεύτερου μέρους του κώδικα, κάθε SSP πρέπει να παρέχει και να εκθέτει λεπτομερώς:

- 1 την οργανωτική δομή της ασφάλειας του σκάφους
- 2 τις σχέσεις του σκάφους με την επιχείρηση, με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και με άλλα πλοία και αρμόδιες αρχές με ευθύνες ασφάλειας
- 3 τα συστήματα επικοινωνιών, έτσι ώστε να επιτρέπεται η αποτελεσματική και συνεχής επικοινωνία μέσα στο σκάφος και μεταξύ του σκάφους και άλλων, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων λιμένων
- 4 τα βασικά μέτρα ασφάλειας για το επίπεδο 1 ασφάλειας, λειτουργικά και φυσικά, που θα είναι πάντα σε ισχύ
- 5 τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα επιτρέψουν στο σκάφος να προχωρήσει χωρίς καθυστέρηση στο επίπεδο 2 ασφάλειας και, όταν χρειάζεται, στο επίπεδο 3
- 6 να προβλέπει την κανονική αναθεώρηση, ή τον ανεξάρτητο έλεγχο, του SSP και των τροποποιήσεών του όταν μεταβάλλονται οι περιστάσεις
και
- 7 να αναφέρει τις διαδικασίες στα κατάλληλα σημεία επαφής των Συμβαλλόμενων Κρατών.

Επιπλέον, το σχέδιο ασφάλειας ενός πλοίου πρέπει σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας να καθορίζει τα παρακάτω, τα οποία αφορούν:

- ✓ τα καθήκοντα και τις ευθύνες όλου το προσωπικού του πλοίου με ένα ρόλο ασφάλειας
- ✓ τις διαδικασίες ή τα μέτρα προστασίας, τα οποία είναι απαραίτητα, ώστε να επιτρέπεται η διατήρηση μίας συνεχούς επικοινωνίας
- ✓ τις διαδικασίες που χρειάζονται να αξιολογήσουν τη συνεχιζόμενη αποτελεσματικότητα των διαδικασιών ασφάλειας, οποιοδήποτε εξοπλισμού, συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένων

- και των διαδικασιών για αναγνώριση και απόκριση στην αποτυχία ή τη δυσλειτουργία αυτού του εξοπλισμού ή των σχετικών συστημάτων,
- ✓ τις διαδικασίες και πρακτικές για να προστατευθούν οι ευαίσθητες πληροφορίες ασφάλειας, που τηρούνται σε έγγραφη ή ηλεκτρονική μορφή,
 - ✓ τον τύπο και τις απαιτήσεις συντήρησης, του εξοπλισμού και των συστημάτων της ασφάλειας και επιτήρησης, αν υπάρχουν,
 - ✓ τις διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η έγκαιρη υποβολή και αξιολόγηση των εκθέσεων, σχετικά με τις πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή των ανησυχιών ασφάλειας και
 - ✓ τις διαδικασίες που καθιερώνουν, διατηρούν και ενημερώνουν έναν κατάλογο επικίνδυνων εμπορευμάτων ή επιβλαβών ουσιών, που μεταφέρονται στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους.

Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού σχεδίου ασφάλειας πλοίου, πρέπει να στηριχτεί σε μια λεπτομερή αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που αφορούν την ασφάλεια του σκάφους, συμπεριλαμβανομένης, ειδικότερα, μιας λεπτομερούς εκτίμησης των φυσικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του καθώς και του σχεδίου ταξιδιών του.

Κάτω από τις διατάξεις του τμήματος 9.2.1 του κώδικα, το σχέδιο ασφάλειας ενός συγκεκριμένου πλοίου, μπορεί να το προετοιμάσει ένας Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας.

Η Σημαία μπορεί να αναθέσει την αναθεώρηση και έγκριση του σχεδίου Ασφάλειας του πλοίου ή των τροποποιήσεων ενός προηγούμενου, ήδη αποδεκτού σχεδίου, σε έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας.

Σε τέτοιες περιπτώσεις ο ΑΟΑ, ο οποίος αναλαμβάνει την αναθεώρηση και έγκριση ενός σχεδίου ασφαλείας, ή των τροποποιήσεων αυτού για ένα συγκεκριμένο πλοίο, δεν θα πρέπει να έχει αναμειχθεί στην προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας αυτού του πλοίου ή να έχει διενεργήσει αξιολόγηση ασφάλειας σε αυτό.

Η υποβολή ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου για έγκριση πρέπει να συνοδεύεται από μία αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου, βάσει της οποίας έχει αναπτυχθεί το σχέδιο.

Ο Αξιοματικός Ασφάλειας της εταιρίας έχει την ευθύνη της προετοιμασίας και της υποβολής για έγκριση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου. Το περιεχόμενο κάθε SSP πρέπει να ποικίλει ανάλογα με την ιδιαιτερότητα κάθε πλοίου που

καλύπτει. Η ιδιαιτερότητα αυτή προκύπτει για κάθε πλοίο, μέσα από την αξιολόγηση της ασφάλειας (SSA), των πιθανών απειλών και της τρωτότητάς του .

Βασικά, ο Αξιοματικός Ασφαλείας της Εταιρίας μαζί με τον Αξιοματικό Ασφάλειας του πλοίου, πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες:

- 1 αξιολόγησης της διαρκούς αποτελεσματικότητας του SSP και
- 2 προετοιμασίας των τροποποιήσεων του σχεδίου, επακολουθώντας την έγκρισή του.

Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο SSP πρέπει να είναι σε ισχύ όταν θα πραγματοποιηθεί η αρχική επικύρωση για τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α αυτού του κώδικα. Διαφορετικά η διαδικασία εκδόσεως του απαραίτητου **διεθνούς πιστοποιητικού ασφάλειας** δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί. Εάν υπάρχει οποιαδήποτε αποτυχία στον εξοπλισμό, στα συστήματα ασφάλειας ή αναστολή ενός μέτρου ασφάλειας για οποιονδήποτε λόγο, πρέπει να υιοθετηθούν ισοδύναμα προσωρινά μέτρα ασφάλειας, αφού ειδοποιηθεί και συμφωνήσει η σημαία.

9.11 Πρόσβαση στο πλοίο

Ένα SSP πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας που καλύπτουν όλα τα μέσα της πρόσβασης στο σκάφος όπως προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου . Αυτό πρέπει να περιλάβει:

- 1 σκάλες πρόσβασης
- 2 κινητούς πλευρικούς διαδρόμους πρόσβασης
- 3 κεκλιμένες ράμπες πρόσβασης
- 4 πόρτες πρόσβασης, πλευρικές πόρτες , παράθυρα και φινιστρίνια
- 5 σχοινιά πρόσδεσης και αλυσίδες αγκύρων και
- 6 γερανούς και μηχανισμούς ανύψωσης.

Για κάθε ένα από αυτά, το SSP πρέπει να προσδιορίσει τις κατάλληλες θέσεις, όπου οι περιορισμοί ή οι απαγορεύσεις πρόσβασης, πρέπει να εφαρμοστούν σε κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας. Για κάθε επίπεδο ασφάλειας το SSP πρέπει να καθιερώσει τον τύπο των περιορισμών ή των απαγορεύσεων που εφαρμόζονται και τα μέσα για την επιβολή τους.

Το SSP πρέπει να καθιερώσει, για κάθε επίπεδο ασφάλειας, τα μέσα προσδιορισμού που απαιτούνται για να επιτρέψουν την πρόσβαση στο πλοίο και για συγκεκριμένα άτομα να παραμείνουν στο σκάφος χωρίς ενόχληση. Αυτό μπορεί να περιλάβει την ανάπτυξη ενός κατάλληλου συστήματος προσδιορισμού, που επιτρέπει μόνιμη και προσωρινή ταυτοποίηση, για το πλήρωμα και τους επισκέπτες αντίστοιχα.

Οποιοδήποτε σύστημα ταυτοποίησης για τα πλοία θα πρέπει, να συνεργάζεται με αυτό που ισχύει στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια, κ.λπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτραπεί η πρόσβαση στις περιορισμένες περιοχές εκτός αν εποπτεύονται.

Το SSP πρέπει να καθιερώσει ρυθμίσεις, ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα συστήματα ταυτοποίησης ενημερώνονται τακτικά και ότι η κατάχρηση των διαδικασιών αυτών θα υπόκειται σε πειθαρχικά μέτρα.

Σε εκείνους που δεν επιθυμούν ή δε μπορούν να δείξουν την ταυτότητά τους ή /και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής του όταν τους ζητηθεί, θα πρέπει να τους απαγορεύεται η πρόσβαση στο πλοίο και η προσπάθεια τους για πρόσβαση σε αυτό θα πρέπει να αναφερθεί, ανάλογα την περίπτωση, στον Αξιωματικό Ασφάλειας του Πλοίου, τον Αξιωματικό Ασφάλειας της Εταιρίας, τον Αξιωματικό Ασφάλειας του Λιμένα και τις εθνικές ή τοπικές αρχές οι οποίες είναι υπεύθυνες για θέματα ασφάλειας.

Το SSP πρέπει να καθιερώσει τη συχνότητα της εφαρμογής οποιωνδήποτε ελέγχων πρόσβασης, ιδιαίτερα εάν πρόκειται να εφαρμοστούν σε τυχαία, ή περιστασιακή βάση.

Σχετικά με την πρόσβαση στο πλοίο, το δεύτερο μέρος του κώδικα ορίζει για κάθε επίπεδο ασφάλειας τα εξής:

Επίπεδο Ασφάλειας 1

Σε επίπεδο Ασφάλειας 1 το SSP πρέπει να καθορίζει μέτρα ελέγχου πρόσβασης στο πλοίο, τα οποία μπορούν να συμπεριλάβουν:

1. έλεγχο της ταυτότητας όλων των ατόμων που θέλουν να επιβιβαστούν στο πλοίο και εξακρίβωση των λόγων επιβίβασης ελέγχοντας οδηγίες επιβίβασης, εισιτήρια, οδηγίες εργασίας κλπ

2. σε συνεργασία με τις Λιμενικές εγκαταστάσεις , το πλοίο πρέπει να εξασφαλίζει ότι έχουν οριστεί περιοχές ασφάλειας στις οποίες γίνεται ο έλεγχος των προσώπων και των αποσκευών, των προσωπικών αντικειμένων και των οχημάτων,
3. σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις το πλοίο πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα οχήματα που προορίζονται για φόρτωση έχουν ελεγχθεί,
4. διαχωρισμό των ελεγμένων ατόμων και των αντικειμένων τους από αυτά που δεν έχουν ελεγχθεί,
5. διαχωρισμός των επιβατών που επιβιβάζονται και αυτών που αποβιβάζονται,
6. ταυτοποίηση των σημείων πρόσβασης, τα οποία πρέπει να ασφαλιζονται ή να επιτηρούνται, έτσι ώστε να αποτρέπεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση,
7. ασφάλιση με κλείδωμα ή αλλιώς , με σκοπό την αποτροπή της πρόσβασης σε μη φυλασσόμενους χώρους παρακείμενων περιοχών, στις οποίες οι επιβάτες και οι επισκέπτες έχουν πρόσβαση και,
8. παροχή εντολών ασφαλείας σε όλο το πλήρωμα για πιθανούς κινδύνους , διαδικασίες αναφοράς υπόπτων, αντικείμενα ή ενέργειες και ανάγκη για επαγρύπνηση.

Σε επίπεδο Ασφάλειας 1 όλοι όσοι πρόκειται να επιβιβαστούν στο πλοίο πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο. Η συχνότητα του ελέγχου συμπεριλαμβανομένων των απρογραμμάτιστων ελέγχων, θα πρέπει να καθορίζονται στο SSP και θα πρέπει επίσης να έχουν εγκριθεί από τη σημαία. Τέτοιοι έλεγχοι είναι καλύτερα να γίνονται από το λιμάνι σε συνεργασία με το πλοίο.

Εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι ασφαλείας που το επιτρέπουν, τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να ψάχνουν συναδέλφους τους και τα προσωπικά αντικείμενα αυτών.

Κάθε τέτοια έρευνα πρέπει να γίνεται με τρόπο έτσι ώστε να γίνονται σεβαστά τα ανθρώπινα δικαιώματα και η αξιοπρέπεια του ατόμου.

Επίπεδο Ασφάλειας 2

Σε επίπεδο ασφάλειας 2 το Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου πρέπει να καθορίσει ανάλογα μέτρα αντιμετώπισης του αυξανόμενου κινδύνου τα οποία να περιλαμβάνουν:

1. διορισμό πρόσθετου πληρώματος για περιπολία των καταστροφμάτων κατά τη διάρκεια ωρών ησυχίας, με σκοπό την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο,
2. περιορισμό των σημείων πρόσβασης στο πλοίο, καθορίζοντας αυτά που πρέπει να κλείσουν και των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την ασφάλισή τους ,
3. παρεμπόδιση της εισόδου στο πλοίο από τη θάλασσα συμπεριλαμβάνοντας για παράδειγμα , σε συνεργασία με το λιμένα , παροχή βαρκών που εκτελούν περιπολίες,
4. καθορισμός μίας περιορισμένης περιοχής στην πλευρά του πλοίου προς ξηρά, σε συνεργασία με το λιμάνι,
5. αύξηση της συχνότητας του ελέγχου και της λεπτομέρειας αυτού ως προς τον έλεγχο των ατόμων , των αντικειμένων τους, των οχημάτων που φορτώνονται στο πλοίο,
6. συνοδεία των επισκεπτών στο πλοίο,
7. παροχή πρόσθετων εντολών ασφαλείας σε όλο το πλήρωμα για εξακριβωμένους κινδύνους , με έμφαση στις διαδικασίες αναφοράς υπόπτων, αντικειμένων ή ενεργειών και ανάγκη για επαγρύπνηση,
8. διεξαγωγή καθολικής ή μερικής έρευνας στο πλοίο.

Επίπεδο Ασφάλειας 3

Σε επίπεδο ασφάλειας 3 το πλοίο συμμορφώνεται με τις οδηγίες αυτών που ανταποκρίνονται στο γεγονός. Το SSP μπορεί να καθορίσει μέτρα τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, πάντα όμως σε συνεργασία με τους παραπάνω και με το λιμάνι. Συγκεκριμένα τα μέτρα περιλαμβάνουν:

1. Περιορισμό των οδών πρόσβασης στο πλοίο σε ένα μόνο σημείο
2. Αποδοχή πρόσβασης, μόνο σε αυτούς που έχουν να κάνουν με την αντιμετώπιση του περιστατικού,
3. Οδηγίες στα άτομα πάνω στο πλοίο,

4. αναστολή αποβίβασης και επιβίβασης,
5. αναστολή εργασιών χειρισμού φορτίου, προμηθειών κλπ,
6. εκκένωση του πλοίου,
7. μετακίνηση του πλοίου,
8. προετοιμασία για καθολική ή μερική έρευνα στο πλοίο.

9.12 Περιορισμένες Περιοχές

Το Σχέδιο Ασφάλειας ενός πλοίου πρέπει να καθορίσει τις περιορισμένες περιοχές σ ένα πλοίο, τις ώρες που ισχύουν οι περιορισμένες αυτές περιοχές, τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να λαμβάνονται για το έλεγχο τις πρόσβασης στις περιοχές αυτές και αυτών που πρέπει να λαμβάνονται για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές.

Ο σκοπός των περιορισμένων περιοχών είναι :

1. Η αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτές
2. Η προστασία των επιβατών , του πληρώματος και του προσωπικού του λιμένα ή άλλων πρακτόρων του έχουν εξουσιοδότηση να εισέρχονται στο πλοίο
3. Προστασία των ευαίσθητων περιοχών ασφάλειας του πλοίου
4. Προστασία φορτίου και προμηθειών από παραβίαση.

Το SSP πρέπει να εξασφαλίζει την επαρκή προστασία αυτών των περιοχών καθώς και την εμφανή σήμανση τους.

Στις περιορισμένες περιοχές συμπεριλαμβάνονται:

- ✓ Γέφυρες πλοήγησης, χώροι μηχανημάτων Α κατηγορίας και άλλων σταθμών ελέγχου
- ✓ Χώροι, οι οποίοι περιλαμβάνουν μηχανισμούς και συστήματα ασφάλειας, των κέντρων ελέγχου τους και των συστημάτων ελέγχου φωτισμού
- ✓ Χώροι με συστήματα εξαερισμού και κλιματισμού
- ✓ Χώροι με πρόσβαση στις δεξαμενές πόσιμου νερού, στις αντλίες, στις μηχανές
- ✓ Χώροι που περιέχουν επικίνδυνα φορτία και υλικά
- ✓ Χώροι που περιέχουν αντλίες φορτίου και των συστημάτων ελέγχου τους
- ✓ Χώροι φορτίου ή προμηθειών

- ✓ Χώροι ενδιαίτησης
- ✓ Όποιοι άλλοι χώροι καθορίζονται από τον Αξιοματικό Ασφάλειας της Εταιρίας μέσα από την αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου και στους οποίους η είσοδος πρέπει να είναι ελεγχόμενη

Για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας, το δεύτερο μέρος του κώδικα καθορίζει τα ακόλουθα ως προς τις περιορισμένες περιοχές:

Επίπεδο Ασφάλειας 1

1. κλείδωμα ή ασφάλιση των σημείων πρόσβασης,
2. χρήση εξοπλισμού επιτήρησης για την επίβλεψη των περιοχών,
3. χρήση φυλάκων και περιπόλων,
4. χρήση αυτόματων συστημάτων ανίχνευσης εισβολέων για προειδοποίηση του πληρώματος σε περίπτωση μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης.

Επίπεδο Ασφάλειας 2

1. καθορισμό περιορισμένων περιοχών παρακείμενων στα σημεία πρόσβασης
2. συνεχής επίβλεψη του εξοπλισμού επιτήρησης

Επίπεδο Ασφάλειας 3

Σε επίπεδο 3 ασφάλειας, το σκάφος πρέπει να συμμορφωθεί με τις οδηγίες που εκδίδονται από εκείνους που απαντούν στο γεγονός ή την απειλή ασφάλειας. Το SSP πρέπει να απαριθμεί τα μέτρα ασφάλειας που θα ληφθούν από το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τους παραπάνω αναφερόμενους καθώς και με τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Συγκεκριμένα πρέπει να προβεί:

- 1** στην καθιέρωση πρόσθετων περιορισμένων περιοχών στο σκάφος σε περιοχές κοντά στους χώρους που εξελίσσεται ένα γεγονός ασφάλειας, ή την πιθανή θέση στην οποία απειλείται η ασφάλεια, στην οποία απαγορεύεται η πρόσβαση
- 2** στην έρευνα των περιορισμένων περιοχών ως τμήμα της έρευνας όλου του πλοίου.

9.13 Έλεγχος της ασφάλειας του πλοίου

Αναλυτικά ως προς τον έλεγχο της ασφάλειας του σκάφους σύμφωνα με τις οδηγίες του 2^{ου} μέρους του κώδικα, το πλοίο πρέπει να έχει την ικανότητα να ελέγχει του χώρους του, και τις περιοχές που το περιβάλλουν. Τέτοιες ικανότητες ελέγχου μπορούν να περιλάβουν τη χρήση:

- 1 φωτισμού,
- 2 παρατηρητών, φρουρών ασφάλειας και φρουρών γέφυρας συμπεριλαμβανομένων των περιπόλων και
- 3 αυτόματων συσκευών ανίχνευσης παρείσφρησης και εξοπλισμού επιτήρησης.

Το SSP πρέπει να καθορίσει τις διαδικασίες και τον εξοπλισμό που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και τα μέσα που θα εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός είναι σε θέση να λειτουργεί συνεχώς, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών συνεπειών από καιρικές συνθήκες και διακοπών ενέργειας.

Συγκεκριμένα σε :

Επίπεδο Ασφάλειας 1

Το SSP πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται και που μπορεί να είναι ένας συνδυασμός φωτισμού, φυλάκων, φρουρών ασφάλειας ή χρήσης της ασφάλειας και του εξοπλισμού επιτήρησης, για να επιτρέψουν στο προσωπικό ασφάλειας του σκάφους να παρατηρούν το σκάφος γενικά, και ειδικότερα τις περιορισμένες περιοχές του.

Το κατάστρωμα του πλοίου και τα σημεία πρόσβασης στο πλοίο γενικά, πρέπει να φωτίζονται κατά τη διάρκεια των νυχτερινών ωρών και των περιόδων χαμηλής ορατότητας, επίσης κατά τη διάρκεια που διενεργούνται δραστηριότητες διεπαφών πλοίων /λιμένων ή σε μια λιμενική εγκατάσταση ή ένα αγκυροβόλιο όταν χρειάζεται. Ενώ εν εξελίξει γεγονός, τα σκάφη πρέπει να χρησιμοποιήσουν το μέγιστο διαθέσιμο φωτισμό, σύμφωνα με τους κανόνες της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις των διεθνών κανονισμών για την πρόληψη των συγκρούσεων εν πλω.

Τα ακόλουθα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν καθορίζεται το κατάλληλο επίπεδο και η θέση φωτισμού.

- 1 το προσωπικό του σκάφους πρέπει να είναι σε θέση να ανιχνεύσει τις δραστηριότητες πέρα από το σκάφος, στην ακτή και τη στεριά,

- 2 η κάλυψη πρέπει να περιλάβει την περιοχή στο σκάφος και γύρω από αυτό,
- 3 η κάλυψη πρέπει να διευκολύνει τον έλεγχο του πληρώματος στα σημεία πρόσβασης και
- 4 η κάλυψη μπορεί να παρασχεθεί μέσω της συνεργασίας με τη λιμενική εγκατάσταση.

Επίπεδο Ασφάλειας 2

Σε επίπεδο 2 ασφάλειας, το SSP πρέπει να καθορίσει τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται, προκειμένου να ενισχυθεί ο έλεγχος και η επιτήρηση Συμπεριλαμβάνοντας :

- 1 αύξηση της συχνότητας και της προσοχής των περιπόλων ασφάλειας
- 2 αύξηση της κάλυψης και της έντασης ή τη χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας και επιτήρησης
- 3 διορίζοντας πρόσθετο προσωπικό σε επιφυλακές ασφάλειας και
- 4 εξασφαλίζοντας το συντονισμό με περιπόλους βαρκών στις ακτές , και πεζές περιπόλους ή με οχήματα στις ακτές.

Ο πρόσθετος φωτισμός μπορεί να είναι απαραίτητος ως μέτρο προστασίας από έναν αυξανόμενο κίνδυνο ασφάλειας. Όταν χρειάζεται, οι πρόσθετες απαιτήσεις φωτισμού μπορούν να ολοκληρωθούν σε συντονισμό με τις λιμενικές εγκαταστάσεις έτσι ώστε αυτές να παρέχουν πρόσθετο δευτερεύοντα φωτισμό από την ακτή.

Επίπεδο Ασφάλειας 3

Σε επίπεδο 3 ασφάλειας, το σκάφος πρέπει να συμμορφωθεί με τις οδηγίες που εκδίδονται από εκείνους που ανταποκρίνονται στο γεγονός ή την απειλή ασφάλειας. Το SSP πρέπει να απαριθμήσει τα μέτρα ασφάλειας που θα μπορούσαν να ληφθούν από το σκάφος, σε στενή συνεργασία με τους παραπάνω και με το λιμένα . Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν

- 1 χρήση όλου του φωτισμού επάνω και των περιοχών γύρω από το πλοίο
- 2 χρήση όλου του εξοπλισμού επιτήρησης, ικανού να καταγράψει τις δραστηριότητες επάνω ή κοντά στο σκάφος

- 3 μεγιστοποίηση του χρόνου που ο παραπάνω εξοπλισμός μπορεί να συνεχίσει να καταγράφει
- 4 προετοιμασία για υποβρύχια επιθεώρηση του κύτους του σκάφους και
- 5 έναρξη μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της αργής περιστροφής των προωστήρων του σκάφους, εάν γίνεται, έτσι ώστε να αποτραπεί η υποβρύχια πρόσβαση στο κύτος.

9.14 Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας

Το SSP πρέπει να καθιερώσει τις λεπτομέρειες των διαδικασιών και των μέτρων ασφάλειας που το σκάφος θα μπορούσε να υιοθετήσει, εάν βρίσκεται σε πιο υψηλό επίπεδο ασφάλειας από αυτό που ισχύει για μια λιμενική εγκατάσταση.

9.15 Χειρισμός του φορτίου

Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με το χειρισμό φορτίου πρέπει:

- 1 να αποτρέπουν την παραβίαση και
- 2 την αποδοχή φορτίου που δεν νοείται για μεταφορά και αποθήκευση στο πλοίο

Τα μέτρα ασφάλειας, μερικά από τα οποία πρέπει να εφαρμοστούν σε συνδυασμό με αυτά των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, χρειάζεται να περιλάβουν διαδικασίες ελέγχου καταλόγων φορτίων στα σημεία πρόσβασης στο σκάφος. Από τη στιγμή που το φορτίο είναι στο σκάφος, πρέπει να υπάρχει δυνατότητα προσδιορισμού της ταυτότητάς του, εφόσον έχει εγκριθεί για φόρτωση. Επιπλέον, πρέπει να αναπτυχθούν μέτρα ασφάλειας για να εξασφαλίσουν ότι το φορτίο, δεν μπορεί να παραβιαστεί

Όσον αφορά στη διαχείριση του φορτίου, στα διάφορα επίπεδα ασφάλειας, το δεύτερο μέρος του κώδικα δίνει τις παρακάτω οδηγίες:

Επίπεδο Ασφάλειας 1

Σε επίπεδο 1 ασφάλειας, το SSP πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια του χειρισμού φορτίου, τα οποία μπορούν να περιλάβουν:

- 1 έλεγχο ρουτίνας του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίων και των χώρων φορτίου πριν από και κατά τη διάρκεια των διαδικασιών διαχείρισης του φορτίου,

2 έλεγχο ότι το φορτίο που φορτώθηκε ταιριάζει με τα αποδεικτικά έγγραφα φόρτωσης,

3 εξασφάλιση σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις , ότι οχήματα που φορτώνονται σε car carriers, ro – ro και επιβατηγά ελέγχονται πριν φορτωθούν σύμφωνα με τη συχνότητα που απαιτείται από το SSP και

4 έλεγχο των σφραγίδων ή άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για να αποτρέψουν την παραβίαση του φορτίου.

Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να ολοκληρωθεί με τα ακόλουθα μέσα:

1 οπτική και φυσική εξέταση και

2 χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό ελέγχου /ανίχνευσης, μηχανικές συσκευές, ή σκυλιά.

Όταν υπάρχει κανονική , ή επαναλαμβανόμενη , μετακίνηση φορτίου ο Αξιωματικός Ασφάλειας της εταιρίας ή του πλοίου μπορεί , κατόπιν διαβουλεύσεων με τις λιμενικές εγκαταστάσεις , να συμφωνήσει σε ρυθμίσεις με τους ναυλωτές ή άλλους αρμόδιους ,για τον έλεγχο του φορτίου όχι οπτικό αλλά μέσω σφραγίδων , προγραμμάτων , υποστηρικτικών εγγράφων κ.λπ. Τέτοιες ρυθμίσεις πρέπει να διαβιβαστούν και να συμφωνηθούν με τον Αξιωματικό Ασφάλειας του Λιμένα που έχει σχέση.

Επίπεδο Ασφάλειας 2

Σε επίπεδο 2 ασφάλειας, το SSP πρέπει να καθορίσει τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια του χειρισμού φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλάβουν:

1 λεπτομερή έλεγχο των μονάδων φορτίου, των μέσων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φόρτωσης ,

2 εντεταμένους ελέγχους εξασφαλίζοντας ότι μόνο το προοριζόμενο φορτίο φορτώνεται ,

3 εντεταμένη έρευνα των οχημάτων που φορτώνονται στα car carriers , τα RO/RO και τα επιβατηγά και

4 αυξανόμενη συχνότητα και λεπτομερής έλεγχος των σφραγίδων ή χρήση άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για να αποτρέψουν την παραβίαση του φορτίου.

Ο λεπτομερής έλεγχος του φορτίου μπορεί να ολοκληρωθεί με τα ακόλουθα μέσα:

- 1 αυξάνοντας τη συχνότητα και τη λεπτομέρεια της οπτικής και φυσικής εξέτασης ,
- 2 αυξάνοντας τη συχνότητα της χρήσης του εξοπλισμού ελέγχου /ανίχνευσης, μηχανικών συσκευών , ή σκυλιών και
- 3 συντονίζοντας ενισχυμένα μέτρα ασφάλειας με το ναυλωτή ή άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος σύμφωνα με μια καθιερωμένη διαδικασία και συμφωνία

Επίπεδο Ασφάλειας 3

Σε επίπεδο 3 ασφάλειας, το σκάφος πρέπει να συμμορφωθεί με τις οδηγίες που εκδίδονται από εκείνους που αποκρίνονται στο γεγονός ή την απειλή ασφάλειας έπ' αυτού. Το SSP πρέπει να απαριθμήσει τα μέτρα ασφάλειας που θα μπορούσαν να ληφθούν από το σκάφος, σε στενή συνεργασία με αυτούς που αποκρίνονται στο γεγονός και με τις λιμενικές εγκαταστάσεις , οι οποίες μπορούν να περιλάβουν:

- 1 αναστολή της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης του φορτίου και
- 2 έλεγχο του καταλόγου επικίνδυνων εμπορευμάτων και των επικίνδυνων ουσιών που μεταφέρονται επάνω στο πλοίο , αν υπάρχουν ,καθώς και τη θέση τους.

9.16 Παράδοση των προμηθειών του σκάφους

Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με την παράδοση των προμηθειών του σκάφους πρέπει να :

- 1 εξασφαλίζουν έλεγχο της ακεραιότητας των προμηθειών και της συσκευασίας τους
- 2 μη αποδοχή προμηθειών χωρίς επιθεώρηση,
- 3 αποτροπή παραβίασης τους και
- 4 μη αποδοχή προμηθειών που δεν έχουν παραγγελθεί.

Για τα πλοία που χρησιμοποιούν τακτικά τη Λιμενική Εγκατάσταση μπορούν να καθιερωθούν διαδικασίες που περιλαμβάνουν το πλοίο, τους προμηθευτές του και τη Λιμενική Εγκατάσταση που καλύπτει τη γνωστοποίηση και το συγχρονισμό των παραδόσεων και της τεκμηρίωσης τους. Θα πρέπει πάντα να υπάρχει κάποιος τρόπος ώστε τα εφόδια που είναι για παράδοση, να συνοδεύονται από αποδεικτικά στοιχεία, που δείχνουν ότι έχουν παραγγελθεί από το πλοίο.

Οι κινήσεις στα τρία επίπεδα ασφάλειας που αφορούν την παράδοση των προμηθειών του σκάφους έχουν ως εξής.

Επίπεδο Ασφάλειας 1

Σε επίπεδο 1 ασφάλειας, το SSP πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται, κατά τη διάρκεια της παράδοσης των προμηθειών του σκάφους.

Συγκεκριμένα μπορούν να ακολουθούνται τα παρακάτω:

- 1 έλεγχος, ο οποίος εξασφαλίζει ότι οι προμήθειες πριν φορτωθούν, συμφωνούν με τις παραγγελίες που έχουν γίνει από το πλοίο ,
- 2 εξασφάλιση άμεσης, ασφαλούς εναποθήκευσης των προμηθειών αυτών.

Επίπεδο Ασφάλειας 2

Σε επίπεδο 2 ασφάλειας, το SSP πρέπει να καθορίσει τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παράδοσης των προμηθειών του σκάφους, με την άσκηση των ελέγχων πριν την λήψη των προμηθειών στο πλοίο και με την ενίσχυση των επιθεωρήσεων.

Επίπεδο Ασφάλειας 3

Σε επίπεδο 3 ασφάλειας, όπως και στις άλλες περιπτώσεις, το σκάφος πρέπει να συμμορφωθεί με τις οδηγίες που εκδίδονται από εκείνους που αποκρίνονται στο γεγονός ή την απειλή ασφάλειας έπ' αυτού. Το SSP πρέπει να απαριθμήσει τα μέτρα ασφάλειας που θα μπορούσαν να ληφθούν από το πλοίο , σε στενή συνεργασία με αυτούς που ουσιαστικά λαμβάνουν μέτρα αντιμετώπισης και με τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις . Αυτό γίνεται ,

- 1 υποβάλλοντας τις προμήθειες του σκάφους σε πιο εκτενή έλεγχο
- 2 με προετοιμασία για τον περιορισμό ή την αναστολή χειρισμού των προμηθειών,
- 3 άρνηση αποδοχής των προμηθειών στο σκάφος

9.17 Ασυνόδευτες αποσκευές

Στο SSP πρέπει να καθορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζονται, για να εξασφαλισθεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές, προτού φορτωθούν στο πλοίο προσδιορίζονται και υποβάλλονται σε κατάλληλη διαλογή, συμπεριλαμβανομένης της έρευνας τους. Δεν προβλέπεται ότι τέτοιες αποσκευές θα υποβληθούν σε διαλογή και από το πλοίο και από τη Λιμενική Εγκατάσταση και σε περιπτώσεις που και οι δύο είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι, η ευθύνη για τη διαλογή θα πρέπει να στηριχθεί στη Λιμενική Εγκατάσταση. Η στενή συνεργασία των δύο, είναι ουσιαστική και θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές αντιμετωπίζονται ασφαλώς μετά από διαλογή.

Σε επίπεδο ασφάλειας 1, το SSP πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά το χειρισμό των ασυνόδευτων αποσκευών, για να εξασφαλίσει ότι είναι ελεγμένες 100 τοις εκατό, ακόμα και με τη χρήση των ακτίνων X.

Σε επίπεδο ασφάλειας 2, το SSP πρέπει να καθορίσει τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά το χειρισμό των ασυνόδευτων αποσκευών, τα οποία περιλαμβάνουν επίσης 100% έλεγχο των αποσκευών με ακτίνες X.

Σε επίπεδο ασφάλειας 3, εκτός των άλλων, οι αποσκευές αυτές μπορούν να υποβληθούν σε πιο εκτενή έλεγχο, παραδείγματος χάριν, μέσω της ακτινοσκόπησής τους από τουλάχιστον δύο διαφορετικές γωνίες, προετοιμασία για τον περιορισμό ή την αναστολή χειρισμού των αποσκευών αυτών ή ακόμα και άρνηση αποδοχής τους στο σκάφος.

9.18 Δραστηριότητες που δεν Καλύπτονται από τον Κώδικα

Το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου θα πρέπει να καθορίσει τις λεπτομέρειες των διαδικασιών και των μέτρων ασφάλειας που το πλοίο θα πρέπει να ακολουθήσει όταν:

1. είναι σε ένα λιμένα ενός κράτους που δεν ανήκει στις Συμβαλλόμενες κυβερνήσεις
2. παραβάλλεται με ένα πλοίο στο οποίο ο κώδικας αυτός δεν εφαρμόζεται και
3. παραβάλλεται με μόνιμες ή πλωτές πλατφόρμες ή μία κινητή μονάδα γεώτρησης ή

4. παραβάλλεται με ένα λιμένα ή μια Λιμενική Εγκατάσταση που δεν απαιτείται να συμμορφωθεί με το κεφάλαιο XI-2 και με το πρώτο μέρος του κώδικα.

9.19 Δήλωση Ασφάλειας

Το SSP πρέπει να απαριθμήσει λεπτομερώς πως θα αντιμετωπισθούν τα αιτήματα σχετικά με τη ΔΑ από μια Λιμενική Εγκατάσταση και οι περιστάσεις κάτω από τις οποίες το ίδιο το πλοίο θα ζητήσει μία ΔΑ.

9.20 Εσωτερικός έλεγχος και αναθεώρηση

Στο SSP θα πρέπει να καθορίζεται πώς ο Αξιωματικός Ασφάλειας της εταιρίας και του πλοίου σκοπεύουν να ελέγξουν τη συνεχή αποτελεσματικότητα του SSP και τη διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί για να αναθεωρήσουν , να ενημερώσουν ή να τροποποιήσουν το Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου.

9.21 Αρχεία

Αρχεία των ακόλουθων δραστηριοτήτων οι οποίες αναφέρονται στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου, θα πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου, για μία ελάχιστη περίοδο όπως αυτή καθορίζεται από τη σημαία του , έχοντας κατά νου τους όρους των διατάξεων XI-2/9.2.3 (SOLAS ,1974):

- Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις
- Απειλές στην ασφάλεια και περιστατικά ασφαλείας
- Παραβίαση της ασφάλειας
- Αλλαγές στα επίπεδα ασφαλείας
- Επικοινωνίες σχετικά με την άμεση ασφάλεια του πλοίου όπως συγκεκριμένες απειλές στο πλοίο ή στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις που ευρίσκεται ή βρισκόταν το πλοίο συμμετέχοντας σε διεπαφή πλοίου/λιμένα
- Εσωτερικός έλεγχος και αναθεωρήσεις δραστηριοτήτων ασφαλείας
- Περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου
- Εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων στο σχέδιο
- Συντήρηση , βαθμονόμηση και δοκιμή του εξοπλισμού ασφαλείας , εφόσον υπάρχει, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής του συστήματος συναγερμού ασφαλείας πλοίου

Τα αρχεία πρέπει να τηρούνται σε γλώσσα εργασίας ή στη γλώσσα του πλοίου. Εάν η γλώσσα ή οι γλώσσες που χρησιμοποιούνται δεν είναι τα Αγγλικά, Γαλλικά ή Ισπανικά θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και μετάφραση σε τουλάχιστον μία από αυτές τις γλώσσες.

Τα αρχεία μπορούν να τηρηθούν και σε ηλεκτρονική μορφή. Σε τέτοια περίπτωση πρέπει να προστατευθούν από διαδικασίες που στοχεύουν στην παρεμπόδιση της μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή αλλαγής τους.

Το σχέδιο πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και κοινοποίηση.

Κατά το δεύτερο μέρος του κώδικα τα αρχεία πρέπει να είναι διαθέσιμα στους κατάλληλα εξουσιοδοτημένους ανώτερους υπαλλήλους των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, έτσι ώστε να ελέγχουν ότι οι διατάξεις των σχεδίων ασφάλειας σκαφών εφαρμόζονται κανονικά.

Τα αρχεία μπορούν να διατηρηθούν σε οποιαδήποτε μορφή, αλλά πρέπει να είναι προστατευμένα από αναρμόδια πρόσβαση ή την κοινοποίηση.

9.22 Αξιοματικός Ασφαλείας της Εταιρίας (CSO)

Η εταιρία θα πρέπει να ορίσει έναν Αξιοματικό Ασφαλείας. Το πρόσωπο το οποίο έχει οριστεί ως Αξιοματικός Ασφαλείας μπορεί να ενεργεί ως αξιοματικός ασφάλειας για ένα ή περισσότερα πλοία, πράγμα το οποίο εξαρτάται από τον αριθμό και τον τύπο των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρία, με την προϋπόθεση όμως ότι θα είναι σαφώς καθορισμένο ποιος είναι υπεύθυνος για το κάθε πλοίο. Η εταιρία μπορεί, εξαρτάται από τον αριθμό και των τύπο των πλοίων που διαχειρίζεται, να ορίσει πάνω από ένα άτομα ως Αξιοματικούς Ασφαλείας, με την ίδια όμως προϋπόθεση που ίσχυε παραπάνω.

Τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του Αξιοματικού Ασφαλείας της Εταιρίας χωρίς όμως να περιορίζονται μόνο σε αυτά έχουν ως εξής:

1. αναφορά του επιπέδου απειλών που πιθανόν να αντιμετωπιστούν από το πλοίο, χρησιμοποιώντας τις σωστές αξιολογήσεις της ασφάλειας και άλλες σχετικές πληροφορίες
2. εξασφάλιση ότι οι αξιολογήσεις της ασφάλειας πλοίων πραγματοποιούνται

3. εξασφάλιση της ανάπτυξης , υποβολής για έγκριση και έκτοτε εφαρμογής και τήρησης του σχεδίου ασφαλείας πλοίων
4. εξασφάλιση ότι το σχέδιο ασφαλείας πλοίων τροποποιείται , ανάλογα με την περίπτωση, για να διορθωθούν οι ανεπάρκειες και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας του μεμονωμένου πλοίου
5. ρυθμίσεις για εσωτερικούς ελέγχους και αναθεωρήσεις των δραστηριοτήτων ασφαλείας
6. τακτοποίηση των αρχικών και επόμενων ελέγχων του πλοίου από τη Διοικούσα Αρχή ή από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας
7. εξασφάλιση ότι οι ελλείψεις και οι μη συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των εσωτερικών ελέγχων, των περιοδικών αναθεωρήσεων, των επιθεωρήσεων ασφαλείας και των επαληθεύσεων της συμμόρφωσης εξετάζονται αμέσως και επεξεργάζονται
8. ενίσχυση της συνειδητοποίησης και επαγρύπνησης για την ασφάλεια
9. ενίσχυση επαρκούς εκπαίδευσης για το αρμόδιο, για την ασφάλεια του πλοίου προσωπικό
10. εξασφάλιση της αποτελεσματικής επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ του Αξιωματικού ασφαλείας πλοίου και των αρμόδιων Αξιωματούχων ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης
11. εξασφάλιση της συμβατότητας μεταξύ των απαιτήσεων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες και των απαιτήσεων ασφαλείας (safety)
12. εξασφάλιση ότι , εάν χρησιμοποιούνται σχέδια ασφαλείας αδελφού πλοίου ή στόλου, το σχέδιο για κάθε πλοίο απεικονίζει τις πληροφορίες ακριβώς για το συγκεκριμένο πλοίο
13. εξασφάλιση ότι οποιεσδήποτε εναλλακτικές ή ισοδύναμες ρυθμίσεις εγκεκριμένες για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή μία ομάδα πλοίων εφαρμόζεται και διατηρείται.

9.23 Αξιοματικός Ασφάλειας Πλοίου (SSO)

Για κάθε πλοίο, πρέπει να ορίζεται ένας Αξιοματικός Ασφάλειας πλοίου.

Τα καθήκοντα του Αξιοματικού Ασφαλείας του Πλοίου περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στο να :

1. εκτελεί κανονικές επιθεωρήσεις ασφάλειας του πλοίου προς εξασφάλιση ότι διατηρούνται τα κατάλληλα μέτρα ασφάλειας
2. διατηρεί και εποπτεύει την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων στο σχέδιο
3. συντονίζει τα θέματα ασφάλειας χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους αρμόδιους Αξιοματικούς Ασφαλείας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων
4. προτείνει τροποποιήσεις στο σχέδιο ασφάλειας πλοίων
5. αναφέρει στον Αξιοματικό Ασφαλείας της Εταιρίας για οποιεσδήποτε ελλείψεις και μη συμμορφώσεις που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια των εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών αναθεωρήσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και επαληθεύσεων της συμμόρφωσης και εφαρμογής οποιωνδήποτε διορθωτικών ενεργειών
6. ενισχύει την συνειδητοποίηση και την επαγρύπνηση για την ασφάλεια στη θάλασσα
7. εξασφαλίζει ότι έχει παρασχεθεί επαρκής εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου ανάλογα με την περίπτωση
8. αναφέρει όλα τα περιστατικά ασφάλειας
9. συντονίζει την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας πλοίου και του αρμόδιου Αξιοματικού Ασφαλείας της Εταιρίας και του αρμόδιου Αξιοματικού Ασφαλείας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων και
10. εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφάλειας χρησιμοποιείται κατάλληλα , εξετάζεται ,βαθμονομείται και διατηρείται,

9.24 Εκπαίδευση , Γυμνάσια και ασκήσεις πάνω στην Ασφάλεια του πλοίου

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας της εταιρίας και το κατάλληλο προσωπικό ξηράς, πρέπει να έχουν τη γνώση και να έχουν λάβει ανάλογη εκπαίδευση, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίνονται στο δεύτερο μέρος αυτού του κώδικα.

Επίσης τα ίδια ισχύουν και για τον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου.

Το πλήρωμα του πλοίου, το οποίο έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες ασφαλείας, θα πρέπει να κατανοεί τις ευθύνες του σχετικά με την ασφάλεια στο πλοίο, όπως καθορίζονται από το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου και πρέπει να έχει επαρκή γνώση και ικανότητα για τη διεξαγωγή των καθηκόντων του, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίνονται στο δεύτερο μέρος του κώδικα .

Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, θα πρέπει να διενεργούνται γυμνάσια κατά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο του πλοίου, τις αλλαγές του πληρώματος , τα λιμάνια που πρόκειται να προσεγγίσει το πλοίο και άλλες σχετικές συνθήκες.

Ο Αξιωματικός Ασφάλειας της εταιρίας θα πρέπει να διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και τη συμμόρφωση στο σχέδιο ασφάλειας με την συμμετοχή του σε ασκήσεις, ανάμεσα σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του δεύτερου μέρους του κώδικα.

Αναλυτικά ο κώδικας στο δεύτερο μέρος του, αναφέρει ότι ο Αξιωματικός Ασφάλειας της Εταιρίας , το αρμόδιο προσωπικό της επιχείρησης , και ο Αξιωματικός Ασφάλειας του Πλοίου, πρέπει να έχουν τη γνώση, και να λάβουν εκπαίδευση , σε μερικά ή πάνω σε όλα τα ακόλουθα , ανάλογα με την περίπτωση:

- 1 διοίκηση ασφάλειας,
- 2 σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις,
- 3 σχετικές κυβερνητικές νομοθεσίες και κανονισμούς,
- 4 ευθύνες και ρόλους άλλων οργανώσεων ασφαλείας ,
- 5 μεθοδολογία της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου,
- 6 μέθοδοι ερευνών και επιθεωρήσεων ασφαλείας πλοίων,
- 7 λειτουργίες και συνθήκες πλοίου και λιμένα,
- 8 μέτρα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων,
- 9 προετοιμασία έκτακτης ανάγκης , απόκριση και σχεδιασμός,

- 10 τεχνικές για οδηγίες που αφορούν στην κατάρτιση και την εκπαίδευση ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας,
- 11 διαχείριση ευαίσθητων πληροφοριών, σχετικών με την ασφάλεια και των επικοινωνιών, που έχουν σχέση με την ασφάλεια .
- 12 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφάλειας,
- 13 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και των συσκευών ,
- 14 αναγνώριση, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και του τρόπου συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια ,
- 15 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας,
- 16 εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας και οι λειτουργικοί περιορισμοί τους ,
- 17 μέθοδοι διενέργειας ελέγχων επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης,
- 18 μέθοδοι φυσικών ερευνών και επιθεωρήσεων για αποτροπή ανεπιθύμητης εισόδου στο πλοίο ,
- 19 γυμνάσια και ασκήσεις ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων με τις εγκαταστάσεις λιμένων και
- 20 αξιολόγηση των γυμνασίων και των ασκήσεων ασφάλειας.

Επιπλέον Αξιοματικός Ασφάλειας του πλοίου πρέπει να έχει επαρκή γνώση, και να καταρτιστεί , σε μερικά ή όλα τα ακόλουθα, ανάλογα με την περίπτωση:

- 1 το σχεδιάγραμμα του σκάφους
- 2 το σχέδιο ασφάλειας πλοίου και τις σχετικές διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης βασισμένης σε ένα σενάριο για το πώς θα αποκριθεί)
- 3 τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους,
- 4 διαδικασίες του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και
- 5 δοκιμή, βαθμονόμηση και εν πλω συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας.

Το πλήρωμα καταστρώματος που έχει τα συγκεκριμένα καθήκοντα ασφάλειας πρέπει να έχει ικανοποιητική γνώση και τη δυνατότητα να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί , που περιλαμβάνουν ανάλογα με την περίπτωση:

- 1 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφάλειας,
- 2 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και των συσκευών,
- 3 αναγνώριση των χαρακτηριστικών και της συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια,
- 4 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας,

- 5 τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους,
- 6 επικοινωνίες σχετικές με την ασφάλεια,
- 7 γνώση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων έκτακτης ανάγκης,
- 8 λειτουργίες εξοπλισμού και συστημάτων ασφαλείας ,
- 9 δοκιμή, βαθμονόμηση και εν πλω συντήρηση του εξοπλισμού ασφαλείας και των συστημάτων,
- 10 επιθεώρηση, έλεγχο, και τεχνικές ελέγχου και
- 11 μέθοδοι φυσικών ερευνών των προσώπων, των προσωπικών τους αντικειμένων , των αποσκευών, του φορτίου, και των εφοδίων του πλοίου.

Όλο το άλλο προσωπικό καταστρώματος πρέπει να έχει ικανοποιητική γνώση και να εξοικειωθεί με τις σχετικές παροχές του SSP, πράγμα που περιλαμβάνει:

- 1 την έννοια και τις επακόλουθες απαιτήσεις των διαφορετικών επιπέδων ασφαλείας,
- 2 γνώση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων έκτακτης ανάγκης,
- 3 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και των συσκευών,
- 4 αναγνώριση, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και του τρόπου συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια και
- 5 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφαλείας.

9.25 Γυμνάσια και ασκήσεις

Ο στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι να εξασφαλιστεί ότι το πλήρωμα είναι ικανό σε όλα τα καθορισμένα καθήκοντα ασφαλείας, σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και τον προσδιορισμό οποιωνδήποτε σχετικών με την ασφάλεια ανεπαρκειών, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν.

Για να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου , οι ασκήσεις πρέπει να διενεργούνται τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες. Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου περισσότερα από το 25 τοις εκατό του προσωπικού του σκάφους έχει αλλάξει, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή , με προσωπικό που δεν έχει συμμετάσχει προηγουμένως σε οποιοδήποτε γυμνάσιο στο πλοίο , μέσα στους τελευταίους 3 μήνες, θα πρέπει να διεξαχθεί ένα γυμνάσιο μέσα σε μια εβδομάδα από την αλλαγή. Αυτά τα γυμνάσια πρέπει να εξετάσουν τα μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως εκείνες οι απειλές ασφαλείας

που απαριθμούνται παρακάτω και που έχουν αναφερθεί στο κομμάτι της αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου:

1 ζημία, ή καταστροφή, στο πλοίο ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις, π.χ. από εκρηκτικές συσκευές, εμπρησμό, τη δολιοφθορά ή βανδαλισμό

2 πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή των προσώπων στη θάλασσα

3 επέμβαση στο φορτίο, τον ουσιαστικό εξοπλισμό το πλοίου, στα συστήματα ή στις αποθήκες του πλοίου

4 μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών

5 λαθραία διακίνηση όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των όπλων μαζικής καταστροφής

6 χρήση του πλοίου για μεταφορά εκείνων που σκοπεύουν να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας ή/και τον εξοπλισμό τους

7 χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο ή ως μέσο να προκληθεί ζημία ή καταστροφή

8 επιθέσεις από τη θάλασσα ενώ το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο ή στην προβλήτα και

9 επιθέσεις εν πλω.

Οι διάφοροι τύποι ασκήσεων, που μπορούν να περιλάβουν τη συμμετοχή των Αξιωματικών Ασφάλειας της Εταιρίας, της Λιμενικής Εγκατάσταση, του πλοίου και των Αρμόδιων αρχών των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, εφόσον είναι διαθέσιμοι, θα πρέπει να γίνουν τουλάχιστον μία φορά κάθε ημερολογιακό έτος και όχι περισσότερο από 18 μήνες μεταξύ των ασκήσεων. Οι ασκήσεις αυτές θα πρέπει να εξετάζουν τις επικοινωνίες, το συντονισμό, τη διαθεσιμότητα των πόρων και την απόκριση στα περιστατικά και τις απειλές της ασφάλειας. Οι ασκήσεις αυτές μπορούν να είναι:

1. πλήρους κλίμακας ή ζωντανές
2. επιτραπέζιες προσομοιώσεις ή σεμινάρια
3. συνδυασμένες με άλλες ασκήσεις που πραγματοποιούνται όπως οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης ή αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.

Η συμμετοχή της Εταιρίας σε μία άσκηση με μια άλλη Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση αναγνωρίζεται από την σημαία του πλοίου.

9.26 Επικύρωση και πιστοποίηση για τα πλοία

Επικύρωση

Κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται ο κώδικας αυτού του μέρους θα υπόκειται σε επικύρωση όσον αφορά στα παρακάτω.

1. Μία αρχική, προτού το πλοίο μπει σε λειτουργία ή προτού εκδοθεί για πρώτη φορά το πιστοποιητικό που απαιτείται όπως φαίνεται παρακάτω, η οποία θα περιλαμβάνει έναν πλήρη έλεγχο του συστήματος ασφαλείας και του όποιου σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας, ο οποίος καλύπτεται από τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2, αυτού του μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας του πλοίου. Αυτός ο έλεγχος πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σύστημα ασφαλείας και κάθε σχετικός με την ασφάλεια εξοπλισμός του πλοίου, συμφωνεί πλήρως με τις απαιτήσεις που θέτει το κεφάλαιο XI -2 και αυτό το μέρος του κώδικα, είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και κατάλληλο για την λειτουργία για την οποία προορίζεται το πλοίο.
2. Έγκριση ανανέωσης, η οποία θα γίνεται κατά διαστήματα τα οποία θα καθορίζονται από τη Σημαία, αλλά δεν θα ξεπερνούν τα πέντε έτη, εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζει η παράγραφος 19.3 του κώδικα. Αυτή η επικύρωση θα διασφαλίζει ότι το σύστημα ασφαλείας και κάθε σχετικός με την ασφάλεια εξοπλισμός του πλοίου, συμφωνεί πλήρως με τις απαιτήσεις που θέτει το κεφάλαιο XI -2 και το πρώτο μέρος του κώδικα, είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και κατάλληλο για την λειτουργία για την οποία προορίζεται το πλοίο.
3. Τουλάχιστον μία ενδιάμεση επικύρωση. Εάν μόνο ένας ενδιάμεσος έλεγχος διεξάγεται, θα πρέπει να γίνεται μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας της έκδοσης του πιστοποιητικού. Ο ενδιάμεσος έλεγχος πρέπει

να περιλαμβάνει επιθεώρηση όλου του σχετικού με την ασφάλεια εξοπλισμού και των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου και να επιβεβαιώνει ότι είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και κατάλληλα για την λειτουργία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Αυτός ο έλεγχος θα πρέπει να προσαρτάται στο πιστοποιητικό.

4. Κάθε πρόσθετη έγκριση θα γίνεται όπως θα καθορίζεται από τη σημαία του πλοίου.

Οι επικυρώσεις των πιστοποιητικών για τα πλοία θα γίνονται από αξιωματικούς της σημαίας .Ωστόσο, η σημαία μπορεί να εξουσιοδοτεί αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας για να διενεργούν τις παραπάνω επικυρώσεις .

Σε κάθε περίπτωση, η σημαία θα πρέπει να εγγυάται πλήρως την ολοκλήρωση και την αποτελεσματικότητα των επικυρώσεων και θα πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα και τις ενέργειες για να ικανοποιήσει αυτήν την υποχρέωσή της.

Το σύστημα ασφαλείας και ο σχετικός εξοπλισμός του πλοίου, μετά από την επικύρωσή τους, θα πρέπει να συντηρούνται έτσι ώστε να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των κανονισμών XI-2/4.2 και XI-2/6, του πρώτου μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας του πλοίου. Μετά από κάθε έγκριση, όπως αυτή καθορίζεται από τα παραπάνω , καμία αλλαγή δεν μπορεί να γίνει στο σύστημα ασφαλείας ή στον σχετικό με την ασφάλεια εξοπλισμό του πλοίου ή στο εγκεκριμένο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου χωρίς την έγκριση της Διοικητικής Αρχής.

9.27 Έκδοση και έγκριση του πιστοποιητικού

Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας θα πρέπει να εκδίδεται μετά από την αρχική ή την ανανεωτική επικύρωσή του .

Αυτό το πιστοποιητικό θα εκδίδεται και θα επικυρώνεται είτε από τη σημαία ή από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό της σημαίας .

Επιπλέον και μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση μπορεί να πραγματοποιήσει έγκριση πιστοποιητικού στο πλοίο , κατά παράκληση της σημαίας , και εάν ικανοποιούνται οι διατάξεις της παραγράφου 19.1.1 του πρώτου μέρους του κώδικα, να εκδώσει ή να εγκρίνει την έκδοση ενός διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας για

το σκάφος και, όπου απαιτείται, να επικυρώσει ή να εγκρίνει την επικύρωση του πιστοποιητικού του πλοίου, σύμφωνα με τον κώδικα.

Ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού και ένα αντίγραφο της επικυρωτικής έκθεσης θα διαβιβαστούν το συντομότερο δυνατόν, στη σημαία .

Ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται έτσι, πρέπει να περιέχει μια δήλωση ότι έχει εκδοθεί κατά παράκληση της Σημαίας και έχει την ίδια δύναμη και αναγνώριση με το πιστοποιητικό που εκδίδεται στο πλαίσιο της παραγράφου της 19.2.2 του πρώτου μέρους του κώδικα.

Το διεθνές πιστοποιητικό σκαφών θα συνταχτεί σε μια μορφή που αντιστοιχεί στο πρότυπο που δίνεται στο παράρτημα του κώδικα . Επίσης ορίζεται ότι εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι τα αγγλικά, γαλλικά ή ισπανικά, το κείμενο θα περιλάβει μια μετάφραση σε μια τουλάχιστον από αυτές τις γλώσσες.

9.28 Διάρκεια και ισχύς του πιστοποιητικού

Ένα διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας σκαφών θα εκδοθεί για μια περίοδο που καθορίζεται από τη σημαία και δεν θα υπερβεί τα πέντε έτη.

Όταν η ανανεωτική επικύρωση ολοκληρώνεται μέσα σε τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύσει από την ημερομηνία της ολοκλήρωσης της ανανεωτικής επικύρωσης σε μια ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

Όταν η ανανεωτική έγκριση ολοκληρώνεται μετά την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύσει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ανανέωσης, σε μια ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

Όταν η ανανεωτική έγκριση ολοκληρώνεται περισσότερο από τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύσει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ανανέωσης σε μια ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της ολοκλήρωσης της έγκρισης ανανέωσης.

Εάν ένα πιστοποιητικό εκδίδεται για μια περίοδο λιγότερη των πέντε ετών, η σημαία μπορεί να παρατείνει την ισχύ του πιστοποιητικού πέρα από την ημερομηνία

λήξης στη μέγιστη περίοδο που καθορίζεται στην παράγραφο 19.3.1, του κώδικα , υπό τον όρο ότι οι επικυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 19.1.1 του κώδικα οι οποίες εφαρμόζονται όταν εκδίδεται ένα πιστοποιητικό για μία περίοδο πέντε ετών, γίνονται όπως πρέπει.

Εάν μια ανανεωτική έγκριση έχει ολοκληρωθεί και ένα νέο πιστοποιητικό δεν μπορεί να εκδοθεί ή να τοποθετηθεί στο σκάφος πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, η σημαία ή ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας που ενεργεί εξ ονόματος της σημαίας μπορεί να επικυρώσει το υπάρχον πιστοποιητικό και ένα τέτοιο πιστοποιητικό θα γίνει αποδεκτό ως έγκυρο, για μια περαιτέρω περίοδο που δεν θα υπερβεί τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης.

Εάν σε ένα σκάφος λήγει ένα πιστοποιητικό και δεν είναι σε ένα λιμένα στον οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί η επικύρωση του, η σημαία μπορεί να επεκτείνει το χρόνο της ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά αυτή η παράταση θα χορηγηθεί μόνο με σκοπό την άδεια του σκάφους να ολοκληρώσει το ταξίδι του στο λιμένα στον οποίο πρόκειται να γίνει η έγκριση του πιστοποιητικού του και έπειτα μόνο σε περιπτώσεις όπου εμφανίζεται κατάλληλο και λογικό να κάνει έτσι. Κανένα πιστοποιητικό δεν θα επεκταθεί για μια περίοδο πιο μεγάλη από τρεις μήνες, και το σκάφος στο οποίο χορηγείται μια παράταση δεν θα μπορεί , στην άφιξή του στο λιμένα στον οποίο πρόκειται να γίνει η έγκριση , δυνάμει τέτοιας επέκτασης να αποπλεύσει χωρίς την κατοχή ενός νέου πιστοποιητικού. Όταν η ανανέωση ή η επικύρωση ολοκληρώνεται, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύσει σε μια ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, προτού να χορηγηθεί η παράταση.

Ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται για ένα σκάφος το οποίο πραγματοποιεί σύντομα ταξίδια και που δεν έχει παραταθεί στο πλαίσιο των προηγούμενων διατάξεων μπορεί να παραταθεί από τη σημαία για μια περίοδο χάριτος μέχρι ενός μήνα από την ημερομηνία της λήξης που δηλώνεται σε αυτό. Όταν η έγκριση ανανέωσης ολοκληρώνεται, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύσει σε μια ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού προτού να χορηγηθεί η παράταση.

Εάν μια ενδιάμεση επικύρωση ολοκληρώνεται πριν από την περίοδο που καθορίζεται στην παράγραφο της 19.1.1 του πρώτου μέρους του κώδικα , τότε:

1 Η ημερομηνία λήξης που παρουσιάζεται στο πιστοποιητικό θα τροποποιηθεί μέσω έγκρισης σε μια ημερομηνία που δεν θα είναι περισσότερο από

τρία έτη αργότερα από την ημερομηνία κατά την οποία η ενδιάμεση έγκριση ολοκληρώθηκε .

2 Η ημερομηνία λήξης παραμένει αμετάβλητη εκτός αν χορηγηθούν μία ή περισσότερες πρόσθετες επικυρώσεις, έτσι όμως, ώστε τα μέγιστα διαστήματα μεταξύ των επικυρώσεων να συμφωνούν με όσα ορίζονται από την παράγραφο 19.1.1

Ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται στο πλαίσιο της παραγράφου 19.2 του πρώτου μέρους του κώδικα θα πάψει να ισχύει σε οποιοσδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

1 εάν οι σχετικές επικυρώσεις δεν ολοκληρώνονται εντός των περιόδων που καθορίζονται από την παράγραφο 19.1.1 του πρώτου μέρους του κώδικα

2 εάν το πιστοποιητικό δεν επικυρώνεται σύμφωνα με την παράγραφο 19.1.1.3 και 19.3.7.1 του πρώτου μέρους του κώδικα εφόσον ενδείκνυται ,

3 όταν μια επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός σκάφους το οποίο δε λειτουργούσε πριν για την εταιρία και,

4 όταν ένα σκάφος αλλάζει σημαία

Στην περίπτωση που:

1 Ένα σκάφος πηγαίνει στη σημαία μιας άλλης συμβαλλόμενης κυβέρνησης, η κυβέρνηση της οποίας την σημαία το σκάφος είχε δικαίωμα στο παρελθόν να φέρει, όσο το συντομότερο , πρέπει να διαβιβάσει στη λαμβάνουσα διοίκηση τα αντίγραφα ή όλες τις πληροφορίες σχετικά με το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας του σκάφους, πριν την αλλαγή της σημαίας και τα αντίγραφα των διαθέσιμων επικυρωτικών εκθέσεων, ή

2 μια επιχείρηση που αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός σκάφους το οποίο δεν λειτουργούσε πριν για αυτή, θα πρέπει να πάρει από την προηγούμενη επιχείρηση το συντομότερο δυνατόν, αντίγραφα οποιωνδήποτε πληροφοριών σχετικών με Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας του σκάφους ή επικυρώσεων που περιγράφονται μέσα από την παράγραφος 19.4.2. του πρώτου μέρους του κώδικα.

9.29 Προσωρινή πιστοποίηση

Τα πιστοποιητικά που καθορίζονται στην παράγραφο 19.2 του πρώτου μέρους του κώδικα θα εκδοθούν μόνο όταν η αρχή που εκδίδει το πιστοποιητικό είναι πλήρως πεπεισμένη ότι το σκάφος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 19.1. του πρώτου μέρους του κώδικα. Εντούτοις, μετά από την 1η Ιουλίου 2004, όταν:

- 1 ένα σκάφος χωρίς πιστοποιητικό, στην παράδοση ή πριν από την είσοδο ή την επανείσοδό του σε λειτουργία
- 2 ένα σκάφος μεταφέρεται από τη σημαία μιας συμβαλλόμενης κυβέρνησης στη σημαία μίας άλλης Συμβαλλόμενη κυβέρνησης
- 3 ένα σκάφος μεταφέρεται από τη σημαία μιας συμβαλλόμενης κυβέρνησης σε ένα κράτος που δεν είναι συμβαλλόμενη κυβέρνηση ή
- 4 μια επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός σκάφους που δεν χρησιμοποιείτο προηγουμένως από αυτή,

έως ότου εκδοθεί το πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 19.2, η αρχή εκδόσεως του πιστοποιητικού μπορεί να εκδώσει ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου, σε μια μορφή που αντιστοιχεί στο πρότυπο που δίνεται στο παράρτημα του πρώτου μέρους του κώδικα

Ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας σκαφών θα εκδοθεί μόνο όταν ελέγξει η σημαία ή ένας Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας η εξ ονόματος της διοίκησης, ότι:

- 1 η αξιολόγηση της ασφάλειας σκαφών που απαιτείται από το πρώτο μέρος του κώδικα έχει ολοκληρωθεί,
- 2 έχει υποβληθεί για αναθεώρηση και έγκριση ένα αντίγραφο του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου που καλύπτει τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του κώδικα, και το οποίο εφαρμόζεται από το σκάφος,
- 3 στο σκάφος παρέχεται ένα άγρυπνο σύστημα ασφάλειας που καλύπτει τις απαιτήσεις του κανονισμού XI- 2/6, αν είναι απαραίτητο,
- 4 ο αξιωματικός ασφάλειας επιχείρησης:

έχει εξασφαλίσει:

- την αναθεώρηση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου για τη συμμόρφωση με το πρώτο μέρος του κώδικα,

- ότι το σχέδιο έχει υποβληθεί για την έγκριση, και
- ότι το σχέδιο εφαρμόζεται στο σκάφος, και

έχει καθιερώσει τις απαραίτητες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμίσεων για γυμνάσια, ασκήσεις και εσωτερικούς ελέγχους, μέσω των οποίων ο αξιωματικός ασφαλείας της εταιρείας είναι πεπεισμένος ότι το σκάφος θα επιτύχει την απαιτούμενη έγκριση, σύμφωνα με την παράγραφο 19.1.1.1 του πρώτου μέρους του κώδικα, μέσα σε 6 μήνες,

5 έχουν γίνει οι ρυθμίσεις για την πραγματοποίηση των απαραίτητων επικυρώσεων στο πλαίσιο της παραγράφου 19.1.1.1 του πρώτου μέρους του κώδικα,

6 ο πλοίαρχος, ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου και το πλήρωμα του πλοίου με συγκεκριμένα καθήκοντα ασφάλειας είναι εξοικειωμένοι με τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους, όπως διευκρινίζονται στο πρώτο μέρος του κώδικα και με τις σχετικές διατάξεις του σχεδίου ασφάλειας σκαφών που βρίσκεται στο πλοίο και έχει παρασχεθεί τέτοια πληροφόρηση στην επίσημη γλώσσα εργασίας του προσωπικού ή σε άλλη γλώσσα που αυτοί κατανοούν,

7 ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου καλύπτει τις απαιτήσεις του πρώτου μέρους του κώδικα,

ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να εκδοθεί από τη σημαία ή από έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας που εγκρίνει αυτή, για να ενεργήσει εξ ονόματός της.

Ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας σκαφών θα ισχύσει για 6 μήνες, ή έως ότου εκδοθεί το πιστοποιητικό που απαιτείται από την παράγραφο 19.2 του πρώτου μέρους του κώδικα ή οποιοδήποτε έρχεται πρώτα, και δεν μπορεί να επεκταθεί.

Καμία συμβαλλόμενη κυβέρνηση δεν θα εκδώσει προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας σε ένα σκάφος εάν κατά την κρίση της σημαίας ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού Ασφαλείας το πλοίο ή η επιχείρηση δε προτίθενται να συμμορφωθούν πλήρως με το κεφάλαιο XI-2 και με το πρώτο μέρος του κώδικα,

μετά το αρχικό προσωρινό πιστοποιητικό όπως διευκρινίζεται στην παράγραφο 19.4.4. του πρώτου μέρους του κώδικα

Για τους σκοπούς του κανονισμού XI- 2/9, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις μπορούν, πριν αποδεχτούν ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας ως έγκυρο , να εξασφαλίσουν ότι οι απαιτήσεις των παραγράφων 19.4.2.4 έως 19.4.2.6 του πρώτου μέρους του κώδικα έχουν καλυφθεί.

10. Ψηφίσματα και αποφάσεις της Διάσκεψης του Λονδίνου (Δεκέμβριος 2002)

Πέρα από την ψήφιση του Κώδικα , η Διάσκεψη του Λονδίνου το Δεκέμβριο του 2002 ψήφισε και μία σειρά συμπληρωματικών αποφάσεων οι οποίες επισυνάφθηκαν στον Παράρτημα 2 του Κώδικα και παρέχουν σημαντική καθοδήγηση στις διαδικασίες ενδυνάμωσης της ασφάλειας στον τομέα του θαλάσσιου εμπορίου.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 3

(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)

Περαιτέρω εργασίες από τον IMO για την αύξηση της Ασφάλειας στη Θάλασσα.

Με την απόφαση αυτή, η Διάσκεψη αναγνωρίζοντας την ανάγκη για περαιτέρω δραστηριοποίηση στο θέμα της ενδυνάμωσης της ασφάλειας στη θάλασσα, προτείνει με την απόφαση αυτή στον IMO τα παρακάτω:

1. Ανάπτυξη καθοδήγησης σε θέματα εκπαίδευσης όπως πρότυπα τμήματα εκπαίδευσης για τους Αξιωματικούς Ασφαλείας των πλοίων, των εταιριών , των λιμένων, καθώς και του προσωπικού ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων.
2. Αναθεώρηση της απόφασης **A.787** (19) της συνέλευσης της οργάνωσης όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση **A.882** (21) ,σχετικά με τις διαδικασίες του P.S.C.(Port State Control) , και ανάπτυξη των κατάλληλων τροποποιήσεων σε αυτές
3. Εξέταση της ανάγκης και εάν είναι απαραίτητο , ανάπτυξη περαιτέρω καθοδήγησης στον έλεγχο και στα μέτρα συμμόρφωσης από διαφορετική πλευρά από εκείνη που ήδη εξετάστηκε στο δεύτερο μέρος του κώδικα.
4. Εξέταση της ανάγκης και , εάν είναι απαραίτητο , ανάπτυξη οδηγιών για τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας.

5. Αναθεώρηση της απόφασης **A.890** (21) της συνέλευσης της οργάνωσης σχετικά με τις αρχές της ασφαλούς επάνδρωσης και εάν είναι απαραίτητο ανάπτυξη των κατάλληλων επιπλέον τροποποιήσεων.
6. Αναθεώρηση της προσέγγισης της ασφάλειας των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται το κεφάλαιο XI-2 της Συνθήκης κατά τη διασύνδεση τους με τις πλωτές μονάδες παραγωγής και αποθήκευσης και να ληφθούν μέτρα ανάλογα με την περίπτωση
7. Εξέταση , στα πλαίσια της ασφάλειας, των σχετικών πτυχών της διευκόλυνσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως παραδείγματος χάριν, αφίξεις και αναχωρήσεις από λιμάνια, τις τυποποιημένες μορφές υποβολής εκθέσεων και ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων και λήψη μέτρων ανάλογα με την περίπτωση .
8. Αναθεώρηση του ψηφίσματος **A.872** (20) της Συνέλευσης της Οργάνωσης ,σχετικά με τις οδηγίες για την πρόληψη και την καταστολή της λαθραίας διακίνησης ναρκωτικών, ψυχοτρόπων ουσιών και χημικών ουσιών στα σκάφη που συμμετέχουν στη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία και εάν είναι απαραίτητο, ανάπτυξη των κατάλληλων επιπλέον τροποποιήσεων.
9. Εξέταση της ανάγκης και εάν είναι απαραίτητο , δημιουργία οποιασδήποτε καθοδήγησης ή οδηγίας, η οποία θα εξασφαλίζει τη σφαιρική, ομοιόμορφη και συνεπή εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου XI-2 της Συνθήκης ή του Α μέρους του κώδικα

Για την έγκαιρη υιοθέτηση των παραπάνω, πριν από την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων στη Συνθήκη, καλεί τον IMO να πραγματοποιήσει , επειγόντως, μια αξιολόγηση του αντίκτυπου των προτάσεων, να συμμορφωθεί ο μεγάλης ακτίνας στόλος των πλοίων και εάν κριθεί απαραίτητο, να δημιουργηθούν και να υιοθετηθούν κατάλληλα πρότυπα και οδηγίες για τα μεγάλης ακτίνας συστήματα προσδιορισμού και ανίχνευσης πλοίων.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 4

(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ XI-1 ΚΑΙ XI-2 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ SOLAS 1974 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Στην παρούσα διάταξη η Διάσκεψη συστήνει ότι οι μελλοντικές τροποποιήσεις στις διατάξεις των κεφαλαίων XI-1 και XI-2 της Συνθήκης πρέπει να υιοθετηθούν από την Επιτροπή ναυτιλιακής ασφάλειας (MSC) του IMO, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) της Συνθήκης καθώς και από τη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στη Συνθήκη σύμφωνα με το άρθρο VIII (γ) .

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 5

(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)

ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα με την απόφαση, οι συμβαλλόμενες στη Συνθήκη Κυβερνήσεις και τα κράτη μέλη της οργάνωσης ωθούνται ώστε :

(α) να παρέχουν , σε συνεργασία τον IMO, βοήθεια σε εκείνα τα κράτη που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εφαρμογή ή την κάλυψη των απαιτήσεων των τροποποιήσεων που έχουν υιοθετηθεί ή του κώδικα *ISPS* και

(β) να χρησιμοποιούν το ενσωματωμένο τεχνικό πρόγραμμα συνεργασίας του IMO, ως ένα από τα κύρια όργανα βοήθειας στην προώθηση της αποτελεσματικής εφαρμογής, και τη συμμόρφωση με τις τροποποιήσεις και τον Κώδικα *ISPS*

Επιπλέον, ζητείται από το Γενικό Γραμματέα του IMO να λάβει επαρκή μέτρα, στα πλαίσια του ενσωματωμένου τεχνικού προγράμματος συνεργασίας, ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω η βοήθεια που παρέχεται ήδη και να προωθηθεί, σε συνεργασία, ανάλογα με την περίπτωση, με τους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς, η αύξηση της ικανότητας του IMO να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες των

αναπτυσσόμενων χωρών για συνεχή εκπαίδευση και κατάρτιση, καθώς και τη βελτίωση της υποδομής και των μέτρων ασφάλειας των λιμένων τους.

Οι χορηγοί, οι διεθνείς οργανισμοί και η ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία ζητούνται να συμβάλουν οικονομικά αλλά και με ανθρώπινους ή οποιουδήποτε άλλους πόρους στο ενσωματωμένο τεχνικό πρόγραμμα συνεργασίας του IMO για τις ενέργειές του σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και των λιμένων.

Τέλος, καλείται ο γενικός γραμματέας να δώσει προτεραιότητα στη δημιουργία ενός Ταμείου Εμπιστοσύνης Ναυτικής Ασφάλειας, με σκοπό την παροχή μιας πηγής οικονομικής ενίσχυσης για τις δραστηριότητες τεχνικής συνεργασίας σε θέματα ασφάλειας της ναυτιλίας και ειδικότερα, την παροχή της υποστήριξης των εθνικών πρωτοβουλιών των αναπτυσσόμενων χωρών, να ενισχύσουν τη θαλάσσια υποδομή και τα μέτρα ασφαλείας τους.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 6

(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)

ΠΡΩΡΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η Διάσκεψη, μέσα από το ψήφισμα αυτό, καταρχάς εφιστά την προσοχή των συμβαλλόμενων στη Συνθήκη κυβερνήσεων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο γεγονός ότι ούτε το κεφάλαιο XI-2 της Συνθήκης, ούτε ο κώδικας δεν προβλέπει οποιαδήποτε επέκταση των ημερομηνιών εφαρμογής για την εισαγωγή των ειδικών σχετικών μέτρων για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας.

Επιπλέον, ασκείται μέσα από το ψήφισμα αυτό, πίεση στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να λάβουν, ως θέμα υψηλής προτεραιότητας, οποιαδήποτε μέτρα απαιτούνται για να οριστικοποιηθούν το συντομότερο δυνατόν νομοθετικές ή διοικητικές ρυθμίσεις, που απαιτούνται σε εθνικό επίπεδο, ώστε να εφαρμοστούν οι απαιτήσεις των τροποποιήσεων που έχουν υιοθετηθεί στη Συνθήκη (και τον κώδικα) σχετικά με την πιστοποίηση των σκαφών που έχουν το δικαίωμα να υψώνουν τη σημαία τους ή λιμένων μέσα στο έδαφός τους.

Προτείνει στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και στις σχετικές υπηρεσίες να υποδείξουν ημερομηνίες, πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της 1ης Ιουλίου 2004 κατά τις οποίες ζητείται για :

1 την αναθεώρηση και έγκριση των σχεδίων ασφάλειας σκαφών

2 τον έλεγχο και την πιστοποίηση των σκαφών και

3 την αναθεώρηση και την έγκριση των αξιολογήσεων της ασφάλειας των λιμενικών ευκολιών και των σχεδίων ασφάλειας τους,

να υποβληθούν μέχρι τις ημερομηνίες αυτές, προκειμένου να αφεθεί, στις κυβερνήσεις, τις υπηρεσίες και τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας, χρόνος για να ολοκληρώσουν την αναθεώρηση, την έγκριση και τη διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης και για τα σκάφη, τις επιχειρήσεις και τις λιμενικές εγκαταστάσεις ώστε να αποκατασταθούν τυχόν μη συμμορφώσεις.

Επιπλέον μέσα στο συγκεκριμένο ψήφισμα, καλούνται οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, την 1η Ιουλίου 2004 ή και μετά από αυτήν, να αναγνωρίσουν και να δεχτούν ως έγκυρο και σύμφωνο με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 της Συνθήκης και του Α μέρους του κώδικα οποιοδήποτε :

1 Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου που εγκρίνεται, πριν από την 1η Ιουλίου 2004, σύμφωνα με τις διατάξεις του Α μέρους του κώδικα, από τη σημαία κάθε πλοίου ή εξ ονόματός αυτής

2 Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου που εκδίδεται, πριν από την 1η Ιουλίου 2004, σύμφωνα με τις διατάξεις μέρους Α του κώδικα, από τη σημαία κάθε πλοίου ή εξ ονόματός τους

Τέλος, προτείνεται στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και γενικά σε όλους όσους εμπλέκονται, να λάβουν νωρίς τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να εξασφαλίσουν ότι όλη η απαραίτητη υποδομή θα είναι έτοιμη εγκαίρως για την αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας στα σκάφη και στην ξηρά.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 7**(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)****Καθιέρωση Των Κατάλληλων Μέτρων Ενίσχυσης Της Ασφάλειας Των Πλοίων Των Λιμενικών Εγκαταστάσεων , Των Παρακτίων Κινητών Μονάδων Γεωτρήσεων Και Σταθερών Και Πλωτών Πλατφόρμων Που Δεν Καλύπτονται Από Το Κεφάλαιο Χι-2 Της Solas Του 1974**

Η Διάσκεψη, με την απόφαση αυτή αρχικά προσκαλεί τις Συμβαλλόμενες στη Συνθήκη κυβερνήσεις να εξετάσουν και να καθιερώσουν μέτρα ενίσχυσης της ασφάλειας εκείνων των σκαφών και των λιμενικών εγκαταστάσεων, τα οποία δεν καλύπτονται από το κεφάλαιο XI-2 της Συνθήκης και να ενημερώσουν το IMO για τις δραστηριότητες που θα αναπτύξουν πάνω στο θέμα αυτό.

Ειδικότερα, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις ενθαρρύνονται στο να καθιερώσουν, όπως κρίνουν απαραίτητο, και να διαδώσουν, πληροφορίες προκειμένου να διευκολύνουν την συνεργασία πλοίων και λιμένων, στα οποία ισχύει το κεφάλαιο XI-2 της Συνθήκης με τα σκάφη που δεν καλύπτονται από το κεφάλαιο αυτό.

Επίσης, παροτρύνονται ώστε να καθιερώσουν και να διαδώσουν πληροφορίες, για να διευκολύνουν την επαφή και τη συνεργασία μεταξύ της επιχείρησης και των αξιωματικών ασφαλείας των πλοίων και των αρμόδιων για την ασφαλεία αρχών λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από το κεφάλαιο XI-2 της Συνθήκης, πριν την είσοδο ή την προσόρμιση ενός σκάφους σε ένα τέτοιο λιμένα.

Τέλος, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, όταν ασκούν τα καθήκοντά τους στις κινητές παράκτιες μονάδες γεωτρήσεων και στις σταθερές και πλωτές πλατφόρμες που λειτουργούν στο έδαφός τους ή μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη τους, πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι διατάξεις ασφαλείας που ισχύουν για τέτοιες μονάδες και πλατφόρμες αλληλεπιδρούν με αυτές ισχύουν για τα σκάφη που καλύπτονται από το κεφάλαιο XI-2 της Συνθήκης, που εξυπηρετούν, ή λειτουργούν από κοινού με, τέτοιες μονάδες ή πλατφόρμες.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 8**(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)****Αύξηση Της Ασφάλειας Σε Συνεργασία Με Το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (International Labor Organization ILO)****(Έγγραφα ταυτότητας ναυτικών και εργασία για τα ευρύτερα ζητήματα της ασφάλειας λιμένων)**

Η Διάσκεψη του Λονδίνου, με το ψηφίσμα αυτό, καλεί αρχικά τον ILO να συνεχίσει την ανάπτυξη εγγράφων ταυτότητας των ναυτικών ως θέμα επείγουσας ανάγκης, το οποίο πρέπει να καλύπτει μεταξύ άλλων, ένα έγγραφο για επαγγελματικούς λόγους, επαληθεύσιμο έγγραφο ασφάλειας και ένα έγγραφο πληροφοριών πιστοποίησης.

Επίσης, ζητείται από τον IMO να εξετάσει τα αποτελέσματα της 91ης συνόδου της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας, σχετικά με τη «Βελτιωμένη Ασφάλεια του προσδιορισμού των Ναυτικών» και να λάβει κατάλληλα μέτρα, όπως κρίνει.

Τα κράτη, μέσω των τριμερών αντιπροσωπειών τους, οι οποίες συμμετείχαν στην 91η σύνοδο της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας τον Ιούνιο του 2003, καλούνται να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στην ωριότερη δυνατή επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσθήκη στο νέο όργανο ILO σχετικά με τα έγγραφα προσδιορισμού ναυτικών, αμέσως μόλις υιοθετηθεί.

Ο IMO και ο ILO καλούνται να δημιουργήσουν μια κοινή ILO/IMO ομάδα εργασίας, η οποία θα αναλάβει το επιπλέον έργο το οποίο ενδέχεται να απαιτηθεί, στο ευρύτερο θέμα της ασφάλειας λιμένων, βασισμένο στον καθορισμό των καθηκόντων όπως αναφέρονται στο συνημμένο παράρτημα του συγκεκριμένου ψηφίσματος.

Ο Γενικός Γραμματέας του IMO, καλείται να συμβάλλει στις εργασίες του ILO πάνω το θέμα της βελτίωσης της ασφάλειας του προσδιορισμού των ναυτικών και στην προτεινόμενη κοινή εργασία, για το ευρύ ζήτημα της ασφάλειας λιμένων, καθώς επίσης και να διαβιβάσει αντίγραφο του ψηφίσματος 8 στο Γενικό Διευθυντή του ILO.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΓΑΣΙΑ ΙΜΟ/ΙΛΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΠΙΘΑΝΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ

Στο παράρτημα του ψηφίσματος 8 ορίζεται ότι η κοινή ομάδα εργασίας ΙΜΟ/ΙΛΟ σχετικά με την ασφάλεια λιμένων που αναφέρθηκε και παραπάνω, πρέπει:

1. να εξετάσει και να συστήσει , για την ενίσχυση της προστασίας , της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος , τη μορφή και το περιεχόμενο όποιας άλλης οδηγίας μπορεί να χρειαστεί, πάνω στο ευρύ ζήτημα αυτό, συμπεριλαμβανομένης της σχέσεως μεταξύ πλοίου και λιμένα και θεμάτων σχετικά με την ευρύτερη προστασία και ασφάλεια του περιβάλλοντος της περιοχής του λιμένα, συμπεριλαμβανομένης της εξακρίβωσης και του προσδιορισμού εκείνων που εργάζονται μέσα σε αυτές τις περιοχές ή έχουν πρόσβαση σ' αυτές
2. να εξετάσει την ανάγκη για οποιεσδήποτε υποχρεωτικές απαιτήσεις σχετικά με τα ανωτέρω και, εάν προκύπτει μία τέτοια ανάγκη, να συστήσει τη μορφή και το περιεχόμενο τέτοιων απαιτήσεων και να προετοιμάσει και να υποβάλει μία έκθεση (συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών εκθέσεων εργασίας και προόδου) σχετικά με τα προαναφερθέντα , μαζί με τους σχετικούς λόγους και τις δικαιολογίες , καθώς επίσης και μια αξιολόγηση του αντίκτυπου, των κερδών και των δαπανών των συστάσεων, για να εκτιμηθεί από τον ΙΜΟ και τον ΙΛΟ

Τέλος ορίζεται στο παράρτημα αυτό ότι ο ΙΜΟ και ο ΙΛΟ θα ελέγχουν τις εργασίες της κοινής ομάδας εργασίας και θα εκδώσουν, αν αυτό κριθεί απαραίτητο, οδηγίες για την καθοδήγηση της ομάδας.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 9**(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)****ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ
ΤΟΝ WORLD CUSTOMS ORGANISATION****(Κλειστές μονάδες μεταφοράς φορτίου)**

Με το ψήφισμα αυτό, η Διάσκεψη καλεί τον WCO και τον Γενικό Γραμματέα του IMO να εξετάσουν, επειγόντως, τα μέτρα ενίσχυσης της ασφάλεια σε όλες τις διεθνείς μετακινήσεις κλειστού τύπου *CTUs*

Επίσης, συμφωνεί ότι η Συνθήκη πρέπει να τροποποιηθεί, εάν και όπου χρειάζεται, έτσι ώστε να εφαρμοστούν οι σχετικές αποφάσεις του WCO και να επικυρωθεί από τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, στο μέτρο που αυτές σχετίζονται με την μεταφορά φορτίων κλειστού τύπου.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 10**(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)****ΠΡΟΩΡΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ****ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΚΤΙΝΑΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Με το ψήφισμα αυτό οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις καλούνται να λάβουν, ως θέμα υψηλής προτεραιότητας, οποιαδήποτε μέτρα απαιτούνται σε εθνικό επίπεδο για την εφαρμογή και την αρχή του προσδιορισμού και της ανίχνευσης των σκαφών σε μεγάλη ακτίνα.

Επίσης οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις καλούνται να ενθαρρύνουν τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους τους, να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα, έτσι ώστε να προετοιμάζονται για να αποκριθούν αυτόματα στην ψηφοφορία *Inmarsat C*, ή σε άλλα διαθέσιμα συστήματα.

Τέλος, ζητείται από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εξετάσουν όλες τις πτυχές, σχετικά με την εισαγωγή του προσδιορισμού και της ανίχνευσης σε μεγάλη

ακτίνα των σκαφών, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας δυνατότητάς του για κακή χρήση, ως ενίσχυση στη στοχοθέτηση σκαφών και της ανάγκης για την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που συγκεντρώνονται έτσι.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ 11

(Ημερομηνία υιοθέτησης 12 Δεκεμβρίου 2002)

Ανθρώπινο Στοιχείο Σχετικές Πτυχές Και Άδεια Εξόδου Στην Ξηρά Για Τους Ναυτικούς

Με το τελευταίο αυτό ψήφισμα, η Διάσκεψη πιέζει τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να αναλογιστούν το ανθρώπινο στοιχείο και την ανάγκη να διατεθεί ιδιαίτερη προστασία στους ναυτικούς και να ληφθεί υπόψη η κρίσιμη σημασία της άδειας ακτών κατά τον εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου XI-2 της Συνθήκης και του κώδικα (*ISPS*).

Επίσης, ενθαρρύνει τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, τα κράτη μέλη της οργάνωσης και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις με συμβουλευτική θέση στην οργάνωση, να εκθέσουν στην οργάνωση οποιεσδήποτε περιπτώσεις όπου το ανθρώπινο στοιχείο έχει προσκρούσει ενάντια στην εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου XI-2 της Συνθήκης ή του κώδικα και τέλος ζητά από το Γενικό Γραμματέα να επιστήσει στην προσοχή της Επιτροπής ναυτιλιακής ασφάλειας και της Επιτροπής διευκόλυνσης του IMO, οποιαδήποτε προβλήματα σχετικά με το ανθρώπινο στοιχείο, τα οποία έχουν κοινοποιηθεί στην οργάνωση ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του κεφαλαίου XI-2 της Συνθήκης ή του κώδικα.

11. Εγκύκλιοι IMO για θέματα “ SECURITY”

Συμπληρωματικά με τον Κώδικα, ο IMO έχει εκδώσει μία σειρά εγκυκλίων οι οποίες στόχο έχουν να δώσουν μία καθοδήγηση προς όλα τα μέρη αναφορικά με την έγκαιρη συμμόρφωσή τους σε αυτόν.

Αναλυτικά, το Φεβρουάριο του 2003 με την εγκύκλιο **MSC/ Circ. 1067** παροτρύνει όλα τα μέρη για έγκαιρη συμμόρφωση στις τροποποιήσεις της SOLAS και στις διατάξεις του κώδικα και σε συνέχεια αυτής, τον Ιούνιο του 2003, με την **MSC/Circ. 1097 06/06/2003** δίνει οδηγίες ως προς την έγκαιρη συμμόρφωση των μερών στη SOLAS Κεφ XI-2 και στον Νέο Κώδικα.

Συγκεκριμένα σχετικά με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το Β μέρος του Κώδικα, μολοντί είναι συμβουλευτικό, όλα τα μέρη πρέπει να περάσουν μέσα από αυτό, προκειμένου να συμμορφωθούν με το Α μέρος και να αποκτήσουν το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας που απαιτείται, καθώς επίσης και ότι κανένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας δεν μπορεί να εκδοθεί αν δεν ληφθεί υπόψη το Β μέρος του Κώδικα. Ως προς τις προϋποθέσεις έκδοσης του, αναφέρει ότι μπορεί να εκδοθεί μόνο όταν το πλοίο έχει εγκεκριμένο Πλάνο Ασφαλείας και ότι υπάρχουν αντικειμενικά στοιχεία, τα οποία αποδεικνύουν στη σημαία, ότι το πλοίο λειτουργεί σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο πλάνο αυτό, ορίζοντας ρητά ότι ακόμα και μικρές αποκλίσεις από τις απαιτήσεις του Κεφ XI-2 και του Κώδικα θα στερούν από το πλοίο τη δυνατότητα απόκτησης Πιστοποιητικού.

Στο θέμα της βλάβης και της αναστολής της λειτουργία των συστημάτων ή του εξοπλισμού ασφαλείας ή της αναστολής των μέτρων ασφαλείας που μπορεί να επηρεάσουν το πλοίο να λειτουργήσει στα επίπεδα ασφαλείας 1-3, η εγκύκλιος υποδεικνύει ότι πρέπει οι παραπάνω αδυναμίες συμμόρφωσης, μαζί με τις προτεινόμενες διορθωτικές ενέργειες, να αναφέρονται στη σημαία ή στον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας και στις κατάλληλες αρχές, οι οποίες έχουν την ευθύνη των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί το πλοίο ή των Παράκτιων αρχών του Κράτους στην περιοχή των οποίων το πλοίο πρόκειται να περάσει transit.

Αν όμως δεν επηρεάζεται από την εν λόγω βλάβη ή αναστολή λειτουργίας η δυνατότητα του πλοίου να λειτουργήσει στα επίπεδα ασφάλειας από 1-3, πρέπει να αναφέρεται χωρίς καθυστέρηση στη σημαία ή στον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας και να ληφθούν από εκείνους τα εναλλακτικά μέτρα ασφαλείας που κρίνονται απαραίτητα.

Επίσης το Πιστοποιητικό Ασφαλείας θα πρέπει, σύμφωνα με την εγκύκλιο να αναστέλλεται εάν:

- 1.- τα εναλλακτικά μέτρα ασφαλείας δεν έχουν τεθεί στην πραγματικότητα,
- 2.- δεν έχουν συμμορφωθεί με το εγκεκριμένο πλάνο δράσης.

Τέλος, πάνω στο θέμα αυτό, η εγκύκλιος αναφέρει ότι η εταιρία, οι Αξιωματικοί Ασφαλείας και οι σημαίες πρέπει να γνωρίζουν τις σωρευτικές επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσουν οι βλάβες αυτές στην ικανότητα του πλοίου να λειτουργήσει στα τρία επίπεδα ασφαλείας.

Ένα άλλο θέμα που θίγεται μέσα από την εγκύκλιο, αφορά την Εκπαίδευση και την Πιστοποίηση.

Συγκεκριμένα, ως ένα προσωρινό μέτρο, η Επιτροπή προτείνει ότι το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας να γίνεται αποδεκτό ως απόδειξη «prima facie» ότι η εκπαίδευση έχει γίνει σύμφωνα με τον κώδικα. Η σημαία είναι υπεύθυνη για το πώς θα διενεργείται αυτή η εκπαίδευση και για το αν χρειάζεται επιπλέον πιστοποίηση. Προβλέπεται ότι τα κράτη θα παρουσιάσουν μία σειρά επιπλέον μέτρων μετά την 1^η Ιουλίου του 2004, τα οποία θα περιλαμβάνουν την δημιουργία ατομικών πιστοποιητικών ή κάποιας άλλης πιστοποίησης ως απόδειξη της εκπαίδευσης.

Στη συνέχεια της εγκυκλίου θίγονται τα θέματα της πληροφόρησης, και των επιθεωρήσεων πριν την είσοδο των πλοίων στα λιμάνια.

Όσον αφορά στο πρώτο θέμα, οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις που παρέχουν πληροφορίες στον IMO από εδώ και πέρα καλούνται να επιβεβαιώσουν ότι είναι ικανοποιημένες με την πληροφόρηση που παρέχεται όπως αναφέρεται από τις παραγράφους 13.1.1 –13.1.5 του Α μέρους του κώδικα ISPS.

Για τις επιθεωρήσεις πριν την είσοδο ενός πλοίου σε κάποιο λιμάνι, η διατάξεις του κανονισμού XI-2/9.2.5 της SOLAS επιτρέπει την επιθεώρηση ενός πλοίου, εάν το πλοίο βρίσκεται σε χωρικά ύδατα ενός Συμβαλλόμενου Κράτους, στο λιμάνι του οποίου προτίθεται να μπει το πλοίο, ωστόσο ζητούνται διευκρινήσεις για περιπτώσεις υπό τον κανονισμό XI-2/9.2.5.3 της SOLAS.

Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή έχοντας κατά νου την απαίτηση για σαφείς λόγους « clear grounds», κάτω από τον κανονισμό XI-2/9.2.4, συμφωνεί ότι αυτού του είδους οι επιθεωρήσεις θα αναμένεται να διεξάγονται όταν υπάρχει πληροφορία, η οποία λαμβάνεται συνήθως πριν την άφιξη του πλοίου, αναφέροντας ότι υπάρχουν σαφείς λόγοι υποψίας ότι το πλοίο δεν είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις ή θέτει σε κίνδυνο τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Για τα Συμβαλλόμενα Κράτη εξετάζεται το ζήτημα να έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν επιθεωρήσεις, στα πλοία που σκοπεύουν να μπου στα λιμάνια τους, για πιθανά ύποπτα άτομα, όπως τρομοκράτες πάνω στο πλοίο.

Επεξήγηση ζητείται επίσης στην ερμηνεία του όρου “ immediate treat” (άμεσος κίνδυνος) τον οποίο συναντάμε στη διάταξη 9.3.3 του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS. Στο θέμα αυτό, η Επιτροπή μέσα από την εγκύκλιο αυτή, συμφώνησε ότι μπορούν να υπάρξουν δυο σενάρια. Το πρώτο αναφέρει ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του XI-2 και του Α μέρους του κώδικα και το δεύτερο όπως αναφέρθηκε και παραπάνω έγκειται στη λήψη πληροφοριών οι οποίες δείχνουν ότι το πλοίο θέτει άμεσο κίνδυνο ή ήταν το ίδιο υπό κίνδυνο. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι μπορεί να υπάρχουν και άλλα σενάρια κατά τα οποία, κάτω από τη διεθνή νομοθεσία, τα Συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να λάβουν πρόσθετα μέτρα εκτός των διατάξεων της SOLAS , ακόμη και αν το πλοίο είναι πλήρως συμμορφωμένο με το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και του Α μέρους του Κώδικα.

Σχετικά με τις ευθύνες για τα μέτρα ελέγχου, η εγκύκλιος ορίζει ότι μπορεί να διαφέρουν από κράτος σε κράτος λόγω της διαφορετικής κατανομής αρμοδιοτήτων ανάμεσα στις διάφορες κρατικές υπηρεσίες των διαφόρων κρατών. Ήταν πιθανό ότι όλα τα μέτρα ελέγχου θα λαμβάνονταν από μία ελεγκτική αρχή, από τη στιγμή που σε άλλες χώρες , το παραδοσιακό Port State Control θα διεξάγεται από αρχές PSC και οι συμπληρωματικοί έλεγχοι και τα μέτρα συμμόρφωσης θα είναι ευθύνη άλλων εξουσιοδοτημένων αρχών(πχ. Ναυτικό , αστυνομία κλπ).

Η εγκύκλιος στη συνέχεια, κάνει λόγο για την αναγραφή του Διακριτικού Αριθμού του πλοίου όπως ορίζεται στη SOLAS και επιβεβαιώνει ότι για όλο τον τεχνικό εξοπλισμό, ο οποίος καθορίζεται στο Πλάνο Ασφαλείας του πλοίου , απαιτείται έλεγχος 100% ενώ για όλα τα λειτουργικά (όχι – τεχνικά) μέτρα ασφαλείας, ένας αντιπροσωπευτικός έλεγχος θα ήταν αρκετός.

Επιπλέον, η Επιτροπή ξεκαθαρίζει ότι σχετικά με τον κανονισμό XI-2/7 της SOLAS, τα πλοία τα οποία λειτουργούν ή σκοπεύουν να μπουν σε χωρικά ύδατα θα αναφέρουν στις σχετικές παράκτιες αρχές, σε εθελοντική βάση, καθώς επίσης και ότι αυτός ο κανονισμός δεν εγκαθιδρύει ένα υποχρεωτικό σύστημα αναφοράς.

Τελειώνοντας, η εγκύκλιος κάνει αναφορά στο θέμα της Δήλωσης της Ασφάλειας λέγοντας συγκεκριμένα ότι σε αίτημα, στο πλοίο, για Δήλωση Ασφάλειας, όταν έρχεται σε επαφή με κάποιο λιμένα ή με πλοίο το οποίο δεν καλύπτεται από Πλάνο Ασφαλείας, η Επιτροπή ορίζει ότι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες δεν καλύπτονται από τους κανονισμούς, το παράκτιο κράτος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι παρέχεται στην ξηρά κάποιο σημείο επαφής, με το οποίο το πλοίο μπορεί να επικοινωνεί και το οποίο μπορεί να υπογράψει Δήλωση Ασφάλειας ενώ, για πλοία τα οποία δεν καλύπτονται με ένα πλάνο ασφαλείας, πάλι πρέπει αν υπάρχει ένα εξουσιοδοτημένο σημείο στην στεριά (στο παράκτιο κράτος) ή πάνω στο πλοίο, το οποίο έχει εξουσιοδότηση να υπογράψει Δήλωση Ασφάλειας.

Πέρα από τα παραπάνω, ο IMO τον Ιούνιο του 2003, εξέδωσε δύο ακόμη σχετικές εγκυκλίους, την MSC/Circ.1073 και 1074.

Η πρώτη εγκύκλιος δίνει οδηγίες στα λεγόμενα Maritime Co-ordination Centres (MSCCS) πάνω σε ενέργειες βίας ενάντια σε πλοία και η δεύτερη δίνει προσωρινές οδηγίες σχετικά με την εξουσιοδότηση των Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφαλείας, για λογαριασμό των Κρατών Σημείας, καθώς επίσης και για τις εξουσιοδοτημένες αρχές των Συμβαλλόμενων Κρατών.

Τέλος τον Γενάρη του 2004, ο IMO εξέδωσε την εγκύκλιο MSC/Circ.1104, η οποία είναι ουσιαστικά μια επιπλέον προτροπή για όλους τους εμπλεκόμενους, προκειμένου να διπλασιάσουν και να εντείνουν κάθε προσπάθεια συμμόρφωσης με τους νέους κανόνες και διατάξεις.

Πλήρη κείμενα των σχετικών με θέματα ασφαλείας, εγκυκλίων επισυνάπτονται στο παράρτημα.

12. ΗΠΑ - Κανονισμοί και μέτρα κατά της τρομοκρατίας

Παράλληλα με τα όσα έχει εκδώσει ο IMO, οι Ηνωμένες Πολιτείες υπέγραψαν στις 25 Νοεμβρίου του 2002 την Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA). Η MTSA αποτελεί για την Αμερική ορόσημο στο χώρο της νομοθεσίας σχετικά με θέματα προστασίας των λιμένων της Αμερικής και των χωρικών της υδάτων, από τρομοκρατικές επιθέσεις. Η MTSA 2002 επιβάλλει επιπλέον προστατευτικά μέτρα για όλα τα επιβατηγά πλοία και για όλα τα πλοία μεγαλύτερα των 500 gt, τα οποία πραγματοποιούν εμπόριο στην Αμερική. Οι προαιρετικές διατάξεις του ISPS πρόκειται να γίνουν υποχρεωτικές, υπό το καθεστώς της MTSA, για τα πλοία τα οποία λειτουργούν στην Αμερική.

Επιπλέον, η MTSA 2002 ενσωματώνει συγκεκριμένες απαιτήσεις ασφάλειας οι οποίες προς το παρόν επιβάλλονται σε επιλεγμένα λιμάνια της Αμερικής όπως για παράδειγμα πλάνα ασφάλειας για πληρώματα, σχεδιασμένα για να περιορίζουν την κίνηση πληρώματος χαρακτηριζόμενου ως « υψηλού κινδύνου» και την τήρηση των υπηρεσιών φρούρησης στις περιορισμένες περιοχές και στις εξόδους του πλοίου.

Τον Ιούλιο του 2003, η Αμερικανική Ακτοφυλακή εξέδωσε οδηγίες, χρησιμοποιώντας ένα χρονοδιάγραμμα, το οποίο σχηματίστηκε ως οδηγός και για τον κώδικα ISPS, οι οποίες συμπληρώνουν σημαντικά κομμάτια της MTSA 2002 και ζητούν από διάφορους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας να ολοκληρώσουν την αξιολόγηση της ασφαλείας τους, να φτιάξουν πλάνα ασφαλείας και να συμμορφωθούν με τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας, όπως ορίζονται από τους κανονισμούς.

Σύμφωνα με την Αμερική η MTSA 2002 έχει αναπτυχθεί βασισμένη σε μεθοδολογία εκτίμησης του ρίσκου. Οι κανονισμοί ασφαλείας της MTSA 2002 επικεντρώνονται σε τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίοι έχουν το μεγαλύτερο κίνδυνο να εμπλακούν σε κάποιο περιστατικό απειλής της ασφαλείας τους, όπως διάφορα δεξαμενόπλοια, φορηγίδες, μεγάλα επιβατηγά, φορηγά, ρυμουλκά, πλατφόρμες αερίου ή πετρελαίου, καθώς και λιμενικές ευκολίες, οι οποίες χειρίζονται συγκεκριμένα είδη επικίνδυνων φορτίων ή εξυπηρετούν τα πλοία που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Πρόσφατα, η Αμερικανική Ακτοφυλακή εξέδωσε τις τελικές οδηγίες και κανονισμούς σχετικά με θέματα ασφαλείας, οι οποίοι αντικατέστησαν αυτούς της 1^{ης}

Ιουλίου του 2003. Οι νέοι αυτοί κανονισμοί κυρίως ξεκαθάρισαν προηγούμενα θέματα και μόνο σε λίγα σημεία έγιναν ουσιαστικές αλλαγές.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι παραπάνω κανονισμοί εκδόθηκαν λαμβάνοντας υπόψη πάνω από 400 γράμματα και 1600 δημόσια σχόλια, τα οποία έλαβε η Αμερικανική Ακτοφυλακή, συμπεριλαμβανομένων και σχολίων που έστειλαν πάνω από 500 άτομα τα οποία παρακολούθησαν τη δημόσια σύσκεψη, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 23 Ιουλίου του 2003.







Η προθεσμία υποβολής των πλάνων ασφαλείας για τα Αμερικανικά πλοία έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2003, ενώ αυτά τα πλάνα είτε για τους λιμένες είτε για τα πλοία, πρέπει να τεθούν σε πλήρη ισχύ μέχρι την 1^η Ιουλίου του 2004, όπως άλλωστε ορίζει και ο ISPS.



Ο πίνακας που ακολουθεί συγκεντρώνει περιληπτικά τα βασικά μετρά ασφαλείας και την ενδυνάμωση της ασφάλειας από αυτά, όπως παρουσιάστηκαν στις 23 Οκτωβρίου, μία μέρα μετά την ψήφισή τους, από το U.S Department Homeland Security.

<i>ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</i>	<i>ΕΝΔΥΝΑΜΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</i>
<i>Διενέργεια Εκτιμήσεων Ασφάλειας</i>	Εξακριβώνει πιθανή τρωτότητα και βοηθάει στον καθορισμό του τι πρέπει να προσφέρουν τα μέτρα ασφαλείας
<i>Δημιουργία Πλάνων Ασφάλειας</i>	Επιτρέπει ευελιξία στη διαχείριση κάποιων ιδιαίτερων πλευρών της ασφάλειας όπως αυτές εξακριβώνονται στην εκτίμηση της ασφάλειας
<i>Υποβολή των πλάνων στην Αμερικανική Ακτοφυλακή για έγκριση</i>	Εξασφαλίζει τη συνέπεια στην Αμερικανική Ναυτιλιακή Βιομηχανία

<p><i>Προσδιορισμός Αξιοματικών Ασφαλείας</i></p>	<p>Δημιουργεί ένα δίκτυο από προσωπικό ασφαλείας στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, του οποίου η προσοχή επικεντρώνεται σε θέματα ασφαλείας.</p>
<p><i>Αύξηση της ασφάλειας καθώς αυξάνεται η απειλή</i></p>	<p>Επιτρέπει πιο συγκρατημένα μέτρα ασφαλείας σε κανονικές συνθήκες , ενώ εξασφαλίζει ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι έτοιμη να ενδυναμώσει τα μέτρα ασφαλείας της όταν είναι αυτό απαραίτητο</p>
<p><i>Εγκατάσταση Automatic Identification System (AIS) πάνω στα μεγάλα πλοία</i></p>	<p>Αυξάνει την ικανότητα διαχωρισμού των πλοίων που είναι νομοταγή, από αυτά που είναι ύποπτα , επιτρέποντας πλήρη έλεγχο της θέσης του πλοίου</p>

Ένα σύντομο χρονοδιάγραμμα των παραπάνω κρίνεται ότι μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία μιας περισσότερο ξεκάθαρης εικόνας. Έχουμε λοιπόν:

1^η Ιουλίου 2003		Έκδοση Προσωρινών Κανονισμών Ημερομηνία Εφαρμογής Κανονισμών
23^η Ιουλίου 2003		Δημόσια Συνάντηση στην Ουάσινγκτον
31^η Ιουλίου 2003		Τελική Προθεσμία υποβολής γραπτών σχολίων
22^α Οκτωβρίου 2003		Δημοσίευση των τελικών κανονισμών
22^α Νοεμβρίου 2003		Ημερομηνία εφαρμογής των τελικών κανονισμών
31^η Δεκεμβρίου 2003		Τέλος προθεσμίας υποβολής Πλάνων Ασφαλείας

- 1^η Ιουλίου 2004**  Διεθνής και Εγχώρια λήξη προθεσμίας συμμόρφωσης στους κανονισμούς της MTSA 2002 και στις απαιτήσεις του ISPS
- 31^η Δεκεμβρίου 2004**  Απαίτηση εγκατάστασης AIS σε κάποια πλοία, όταν διαβαίνουν περιοχές σε περιοχή εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων ή σε περιοχή εξυπηρέτησης αναφοράς κινήσεων σκαφών

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, οι κανονισμοί που ψηφίσθηκαν στις 22 Οκτωβρίου του 2003 αντικατέστησαν τους προσωρινούς κανονισμούς της 1^{ης} Ιουλίου.

Παρακάτω, αναφέρουμε περιληπτικά τα βασικά σημεία των νέων αυτών κανονισμών όπως δημοσιεύθηκαν από την U.S. Homeland Security .

12.1 Automatic Identification System (AIS)

Οι αρχικοί προσωρινοί κανονισμοί της 1^{ης} Ιουλίου, απαιτούσαν την εγκατάσταση του AIS σε εμπορικά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνή ταξίδια και για συγκεκριμένα εμπορικά πλοία, (συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών, ρυμουλκών και επιβατηγών με μήκος άνω των 65'), τα οποία λειτουργούν σε περιοχή εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων ή σε περιοχή εξυπηρέτησης αναφοράς κινήσεων σκαφών. Προκειμένου να ανακουφίσει τους διαχειριστές των πλοίων από το άμεσο οικονομικό βάρος μίας νέας εγκατάστασης , η Αμερικανική Ακτοφυλακή τροποποίησε τις απαιτήσεις για το σύστημα αυτό, έτσι ώστε μόνο τα πιστοποιημένα από τη SOLAS αλιευτικά άνω των 300 GRT και τα μικρά επιβατηγά πλοία τα οποία είναι πιστοποιημένα και μεταφέρουν πάνω από 150 επιβάτες να έχουν εγκατεστημένο AIS. Παρόλα αυτά, η Αμερικανική Ακτοφυλακή θα εκτιμήσει τις μεθόδους , με βάση τις οποίες θα μπορεί να γίνει εγκατάσταση του εν λόγω συστήματος σε ένα προνομιακό χαμηλό κόστος για όλα τα πλοία που λειτουργούν στα χωρικά της ύδατα.

12.2 Συστήματα ferry

Στους τελικούς κανονισμούς , η Αμερικανική Ακτοφυλακή διευκρίνισε τις απαιτήσεις , επαναλαμβάνοντας ότι τα ferrys και τα άλλα επιβατηγά πλοία, δεν χρειάζεται να ακολουθούν σάρωση τύπου αεροδρομίου , αλλά να εφαρμόζουν άλλες διαδικασίες μέσω της αύξησης των περιπόλων και τον έλεγχο και κατά καιρούς να γίνεται σάρωση ατόμων, αποσκευών και οχημάτων.

12.3 Πλάνα Ασφαλείας Πλοίων Ξένης Σημαίας

Οι τελικοί κανονισμοί ξεκαθαρίζουν ότι οι πλοιοκτήτες πλοίων ξένης σημαίας τα οποία λειτουργούν υπό τη SOLAS , δεν χρειάζεται να υποβάλουν το πλάνο ασφαλείας του πλοίου στην Αμερικανική Ακτοφυλακή για έγκριση. Τα ξένα πλοία εκτός SOLAS από την άλλη ,θα χρειάζεται να έχουν την έγκριση της Ακτοφυλακής , σε συμφωνία με ένα εναλλακτικό πλάνο ασφαλείας ή σε συμφωνία με μέτρα τα οποία καθορίζονται από διμερές ή πολυμερές συμφωνίες. Με ένα άκαμπτο και εκτενές πρόγραμμα επιβίβασης, η Αμερικανική Ακτοφυλακή θα εξετάζει και θα επιβάλλει στα πλοία τη συμμόρφωσή τους με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας. Τα πλοία τα οποία δεν συμμορφώνονται δεν θα επιτρέπεται να εισέρχονται στους λιμένες της Αμερικής.

12.4 Απαιτήσεις ανίχνευσης φορτίου (Screening Requirements)

Στον τομέα αυτό οι τελικοί κανονισμοί τροποποιούν τις απαιτήσεις ανίχνευσης φορτίου υποχρεώνοντας τον έλεγχο του φορτίου για στοιχεία παρέμβασης , όμως χωρίς πλέον να χρειάζεται ανίχνευση φορτίου για επικίνδυνες ουσίες. Το Homeland Security Department πρόκειται στο σημείο αυτό να εξετάσει πιο δραστικές λύσεις συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας περιεκτικών οδηγιών σχετικών με το θέμα της ανίχνευσης φορτίων.

12.5 Εναλλακτικά Πλάνα Ασφαλείας (Alternative Security Plans A.S.P)

Για τα εκτός SOLAS πλοία και για τις λιμενικές ευκολίες, οι τελικοί κανονισμοί είναι πιο ευέλικτοι, στη συμμετοχή τους σε ένα Εναλλακτικό Πλάνο Ασφαλείας εάν το επιθυμούν. Αυτό το πρόγραμμα έχει υποστηριχθεί έντονα από διάφορους οργανισμούς, επειδή επιτρέπει στα μέτρα ασφαλείας να προσαρμόζονται στις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε τομέα της βιομηχανίας αυτής.

12.6 Πλάνα Ασφάλειας Πλοίων

Απαιτούνται πλάνα ασφαλείας για όλα τα πλοία εκτός:

- Επιβατηγά πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν περισσότερους από 150
- Μη αυτοπροωθούμενες, πλωτές μονάδες γεωτρήσεων και άλλα βιομηχανικά πλοία (πχ βυθοκόρους)

12.7 Πλάνα Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις ζητούνται να δημιουργούν ένα ξεχωριστό πλάνο Ασφαλείας με τις παρακάτω εξαιρέσεις:

- Λιμενικές ευκολίες, οι οποίες εξυπηρετούν επιβατηγά πλοία, μόνο και όταν αυτά δεν έχουν επιβάτες
- Λιμενικές ευκολίες με πρόσβαση στο κοινό, οι οποίες χρησιμοποιούνται κυρίως από το κοινό για λόγους αναψυχής, διασκέδασης μικρεμπορίου ή τουρισμού και όχι για να λαμβάνουν ιδιαίτερα επιβατηγά πλοία, τα οποία υπόκεινται σε αυτούς τους κανονισμούς. Πλοιοκτήτες και διαχειριστές αυτών των ευκολιών δημόσιας πρόσβασης θα είναι υπεύθυνοι για τη συμμόρφωση με τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας, σύμφωνα με τα πλάνα ασφαλείας της περιοχής
- Ναυπηγεία

12.8 Εργαλεία Εκτιμήσεων Ασφαλείας

Οι τελικοί κανονισμοί δίνουν στη βιομηχανία της ναυτιλίας την δυνατότητα να χρησιμοποιούν τα δικά τους εργαλεία εκτίμησης της ασφάλειας, αλλά περιλαμβάνουν και μία λίστα με τρόπους – εργαλεία που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για το λόγο αυτό .

Αυτή η λίστα περιλαμβάνει το πρόγραμμα TMSARM (Transportation Security Administration Maritime Self Assessment Risk Model) ένα ανέξοδο , φιλικό στο χρήστη , με βάση το διαδίκτυο, πρόγραμμα εκτίμησης τρωτότητας, το οποίο σχεδιάστηκε από την TSA για να συμφωνεί κυρίως με τις απαιτήσεις της MTSA. Το πρόγραμμα αυτό μπορεί να βρεθεί στο διαδίκτυο στη διεύθυνση www.tsa.gov/public/interapp/editorial/editorial_0826.xml

12.9 NOA (Notification Of Arrival)

Σχετικά με το θέμα της ανακοίνωση άφιξης των πλοίων σε Αμερικανικούς Λιμένες , στις 28 Φεβρουαρίου του 2003, η Αμερικανική Ακτοφυλακή εξέδωσε τον τελικό κανονισμό της σχετικά με το θέμα αυτό, ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Απριλίου του 2003.

Ο τελικός κανονισμός, μεταξύ των άλλων, άλλαξε το χρόνο ανακοίνωσης της άφιξης (NOA / Notification of Arrival) για τους λιμένες της Αμερικής, από 24 σε 96 ώρες.

Όσον αφορά στις πληροφορίες που απαιτείται να δίνονται σε κάθε NOA , η παρακάτω λίστα όπως προκύπτει από τον κανονισμό 33 CFR Para 106.206 της Αμερικανικής Ακτοφυλακής , είναι διαφωτιστική.

- i) Ημερομηνία εκδόσεως του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας , αν υπάρχει,
- ii) Εάν το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας αν υπάρχει, είναι προσωρινό , διαδοχικό και μεταγενέστερο του προσωρινού ή τελικό,
- iii) Δήλωση ότι το εγκεκριμένο πλάνο ασφαλείας του πλοίου, αν υπάρχει , εφαρμόζεται,
- iv) Το λόγο ύπαρξης ενός διαδοχικού , μεταγενέστερου προσωρινού πιστοποιητικού ασφαλείας,
- v) Όνομα και πληροφορίες 24ωρης επικοινωνίας του Αξιωματικού Ασφαλείας της Εταιρίας,

vi) Τη σημαία ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας, ο οποίος αντιπροσωπεύει τη σημαία , που έχει εκδώσει το Διεθνές

Πιστοποιητικό Ασφαλείας

Οι πληροφορίες που ζητούνται από το i) έως το iii) δεν χρειάζεται να υποβάλλονται πριν την 1η Ιανουαρίου του 2004 και όλες οι άλλες πριν την 1η Ιουλίου του 2004.

Στο παράρτημα παραθέτουμε φόρμες τις οποίες εξέδωσε η Ακτοφυλακή της Αμερικής και πρέπει να αποστέλλονται σε αυτή, 96 ώρες πριν την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι και ξανά 24 ώρες πριν την είσοδό του σε Αμερικανικό ή Καναδικό λιμένα.

Σε περίπτωση παραβίασης του NOA, ο παρακάτω πίνακας καθορίζει τα πρόστιμα τα οποία θέτει η Αμερικανική Ακτοφυλακή υπό τους κανονισμούς 33 CFR 160.206 και 208.

12.10 Αφαίρεση της VISAS από τις λίστες των πληρωμάτων

Πρόσφατα το State Department εξέδωσε έναν προσωρινό κανονισμό (Interim Final Rule) σύμφωνα με τον οποίο αφαιρούνται από το πλήρωμα οι βίζες. Ο κανονισμός αυτός θα τεθεί σε ισχύ από τις 16 Ιουνίου του 2004 και σχόλια πάνω σε αυτόν θα γίνονται δεκτά έως τις 17 Μαΐου.

Η αφαίρεση της βίζας από τις λίστες των πληρωμάτων κρίνεται απαραίτητη για λόγους ασφαλείας, εφόσον πρόκειται να βοηθήσει , σύμφωνα με την Αμερική, στην ανίχνευση ανεπιθύμητων εισβολέων στο πλοίο.

Ο κανονισμός απαιτεί από κάθε μέλος του πληρώματος να συμπληρώνει μία αίτηση για non – immigrant visa, να υποβάλλει διαβατήριο το οποίο να είναι σε ισχύ και να περνάει από κάποια συνέντευξη και ένα σχετικό έλεγχο (background check), όταν εισέρχεται σε Αμερικανικό Λιμένα.

Επιπλέον σύμφωνα με το “ Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act of 2002” (Publ. L. 107-173), εισάγεται η απαίτηση όλες οι βίζες οι οποίες εκδίδονται μετά τις 26 Οκτωβρίου του 2004, να έχουν έναν “biometric indicator”*. Η βίζα αυτή με το βιομετρικό δείκτη , θα δημιουργείται με βάση το αποτύπωμα του κάθε ναυτικού το οποίο θα αποτυπώνεται σε ένα ειδικό bar code πάνω στην κάρτα. Αυτό φυσικά σημαίνει ότι οι βίζες των crew list θα πρέπει να έχουν απομακρυνθεί μέχρι εκείνη την ημερομηνία.

12.11 MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT

Στο σημείο αυτό ακολουθεί μία περιληπτική προσέγγιση της MTSA όπως παρουσιάζεται από την Αμερικανική Ακτοφυλακή.

Κανονισμοί υπό την MTSA

33 CFR 101	Γενικά θέματα περί Ναυτιλιακής Ασφάλειας
33 CFR 103	Περιοχές Ναυτιλιακής Ασφάλειας
33 CFR 104	Ασφάλεια Πλοίων
33 CFR 105	Ασφάλεια Λιμενικών Ευκολιών
33 CFR 106	Εξωτερική Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα

33 CFR 104 Ασφάλεια Πλοίου ΕΦΑΡΜΟΓΗ

- ◆ Παράκτιες Εξέδρες Γεωτρήσεων , Φορτηγά και Επιβατηγά πλοία τα οποία υπόκεινται στη SOLAS και συγκεκριμένα σε ότι ορίζει το κεφάλαιο XI
- ◆ Ξένα Εμπορικά Πλοία άνω των 100GT
- ◆ Εμπορικά πλοία άνω των 100GT τα οποία υπόκεινται στον κανονισμό 46 CFR Subchapter I (Cargo and Miscellaneous)
 - Εκτός των εμπορικών αλιευτικών στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός 46 CFR 105
- ◆ Πλοία υπό τον κανονισμό 46 CFR Chapter I, Subchapter L (Offshore Supply Vessels)
- ◆ Πλοία υπό τον κανονισμό 46 CFR Subchapters H or K (Passenger)
- ◆ Επιβατηγά πλοία τα οποία μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες σε διεθνής πλόες
- ◆ Φορτηγίδες υπό τον κανονισμό 46 CFR Subchapter D or O (Tank or Chemical)
- ◆ Φορτηγίδες υπό τον κανονισμό 46 CFR Subchapter I (Cargo and Miscellaneous) οι οποίες μεταφέρουν CDC (Certain Dangerous Cargoes) χύμα ή εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια
- ◆ Δεξαμενόπλοια στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του 46 CFR Subchapter D ή O

- ◆ Ρυμουλκά άνω των 8 μέτρων (26ft) καταχωρημένο μήκος τα οποία ρυμουλκούν φορτηγίδες
 - Εκτός από
 - Ρυμουλκά τα οποία προσωρινά βοηθούν άλλο πλοίο το οποίο εκτελεί ρυμούλκηση φορτηγίδας
 - shifts barges σε λιμενικές ή πλωτές ευκολίες
 - βοήθεια ρυμούλκησης σε διώρυγες
 - αυτά που παρέχουν επείγουσα βοήθεια

ΧΡΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Στην περίπτωση του ISPS και στην MTSA τα χρονικά όρια γενικά συμπίπτουν

- ◆ 01 July 2004: Συμμόρφωση σε πλοία και πλάνα ασφάλειας πλοίων
- ◆ Πλοία με σημαία Αμερικής U.S. πρέπει να υποβάλλουν Security Plans όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 03
- ◆ Προ επιβολή t (15 Ιαν 04 – 30 Ιούνιος 04):
 - Εξακρίβωση υποβολής Vessel Security Plans (VSP) σε Αμερικανικά πλοία
 - πλοία που υπόκεινται στο κανονισμό 33 CFR 104 τα οποία δεν έχουν υποβάλει VSP θα έχουν πρόστιμο \$10,000
 - Υπενθύμιση στους διαχειριστές πλοίων ξένης σημαίας ότι η 01 Ιουλίου 04 είναι η ημέρα συμμόρφωσης για τον ISPS.
 - Διενέργεια επικυρωτικών ελέγχων αυτών των πλοίων τα οποία έχουν ένα International Ship Security Certificate (ISSC) – όταν ένα ISSC έχει εκδοθεί, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με το VSP

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- ◆ Το Vessel Security Plan (VSP) εγκρίνεται από
 - την αμερικανική ακτοφυλακή G-MSC, για αμερικανικά πλοία (υποβολή πριν από τις 31 Dec 03)
 - τη σημαία για τα ξένα πλοία
 - εάν το πλοίο έχει άλλους ανεξάρτητους διαχειριστές, κάθε διαχειριστής απαιτείται να υποβάλει ένα VSP, εκτός αν ο πλοιοκτήτης υποβάλει ένα πλάνο το οποίο συμπεριλαμβάνει τις λειτουργίες κάθε διαχειριστή
- ◆ Η ολοκλήρωση του πλάνου υπό την έγκριση ενός Εναλλακτικού Προγράμματος Ασφάλειας (ASP)
- ◆ Εκτίμηση Ασφάλειας πλοίου
- ◆ Καθορισμός Εξουσιοδοτημένου Αξιωματικού Εταιρίας, Πλοίου και Λιμένα
- ◆ Εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας για όλα τα πλοία
- ◆ Γυμνάσια και ασκήσεις: Γυμνάσια κατά τριμηνία και ασκήσεις όχι περισσότερο από 18 μήνες
- ◆ Τα αρχεία του πλοίου πρέπει να κρατούνται για 2 χρόνια:
 - εκπαίδευση
 - γυμνάσια και ασκήσεις
 - περιστατικά και περιπτώσεις παραβίασης ασφάλειας
 - αλλαγές στα “ MARSEC levels” επίπεδα ασφάλειας
 - συντήρηση, βαθμονόμηση και έλεγχος του εξοπλισμού
 - απειλές στην ασφάλεια
 - Δηλώσεις Ασφάλειας Declarations of Security (DOS)

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

- ◆ Μέτρα Ασφάλειας για έλεγχο πρόσβασης
- ◆ Μέτρα Ασφάλειας για τις περιορισμένες περιοχές
- ◆ Μέτρα Ασφάλειας για χειρισμός φορτίου
- ◆ Μέτρα Ασφάλειας για παραλαβή προμηθειών και καυσίμων στο πλοίο
- ◆ Μέτρα Ασφάλειας για το θέμα της παρακολούθησης πάνω στο πλοίο

ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

<u>MTSA</u>	<u>ISPS</u>	<u>Homeland Security Advisory System</u>
MARSEC 1	Security Level 1	<i>Low: Green; Guarded: Blue; Elevated: Yellow</i>
MARSEC 2	Security Level 2	<i>High: Orange</i>
MARSEC 3	Security Level 3	<i>Severe: Red</i>

ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- ◆ Απαιτείται σε MARSEC 1 για κάθε επαφή κρουαζιερόπλοιων ή πλοίων που μεταφέρουν CDC με κάθε πλοίο ή λιμενική εγκατάσταση
- ◆ Απαιτείται σε MARSEC 2 or 3 πριν την επαφή πλοίου με πλοίο
- ◆ Απαιτείται σε MARSEC 2 or 3 όποτε ένα επανδρωμένο πλοίο αγκυροβολεί σε ένα λιμάνι ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε λειτουργίας από πλοίο σε πλοίο

12.12 Ασφάλεια Εμπορευματοκιβωτίων – Αμερική

Όσον αφορά στο θέμα των Containerized cargoes , η Αμερική αντιλήφθηκε την αδυναμία και την τρωτότητα αυτού του τρόπου μεταφοράς, πολύ νωρίτερα από την 11^η Σεπτεμβρίου. Αυτό ισχύει σε μεγάλο βαθμό από τη στιγμή που το περιεχόμενο των εμπορευματοκιβωτίων, τις περισσότερες φορές , περιγράφεται στα μανιφέστα ως FAK (freight of all kinds) ή STC (said to contain).

Με τον τρόπο αυτό η διακίνηση ναρκωτικών , όπλων και άλλων επικίνδυνων και παράνομων φορτίων γίνεται εύκολα μέσα από τα containers.

Η ασφάλεια στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν αναλογιστεί κανείς ότι το 90% του παγκόσμιου φορτίου μεταφέρεται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια.

Κάθε χρόνο πάνω από 16 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια καταφθάνουν στη Αμερική με πλοία, φορτηγά ή σιδηροδρομικώς.

Οι κινήσεις της Αμερικής πάνω στο θέμα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων είναι βασικά τρεις. Η **Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)**, η **Container Security Initiative (CSI)** , ο γνωστός ως “**24 hour rule**” κανονισμός , οι πρόσφατοι κανονισμοί υπό την **U.S Trade Act of 2002** όπου τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί (19CFR) με στόχο τον καλύτερο έλεγχο των πληροφοριών σχετικά με το φορτίο και τέλος η **MTSA 2002** η οποία αναλύθηκε παραπάνω.

Επιφορτισμένος οργανισμός για την εφαρμογή και παρακολούθηση των παραπάνω έχει οριστεί το τμήμα του Homeland Security γνωστό ως “ Bureau of Customs and Border Protection” (CBP).

12.13 C- TPAT

Η **Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)** είναι μια διακυβερνητική πρωτοβουλία η οποία στοχεύει στην δημιουργία σχέσεων συνεργασίας οι οποίες θα ενισχύσουν την τροφοδοτική αλυσίδα και την ασφάλεια των συνόρων. Η πρωτοβουλία αυτή είναι μία αντί συμβατική, σε εθελοντική βάση, συμφωνία και μπορεί να τερματιστεί οποιαδήποτε στιγμή. Συμμετέχοντες μπορεί να είναι μεταφορείς , εισαγωγείς, λιμενικές αρχές, διαχειριστές τερματικών σταθμών

και πρόκειται να επεκταθεί σε όλες τις κατηγορίες των συμμετεχόντων στη μεταφορική αλυσίδα. Οι οδηγίες και οι προτάσεις της C-TPAT διαφέρουν ανάλογα με το τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας στο οποίο απευθύνονται.

Τελειώνοντας τη σύντομη αναφορά στην C-TPAT, πρέπει να αναφέρουμε ότι μέχρι το Μάιο του 2003 πάνω από 3000 εταιρίες υπέγραψαν την πρωτοβουλία αυτή, συμπεριλαμβανομένων 2.119 εισαγωγέων, 20 Αμερικανικών λιμένων /διαχειριστών τερματικών σταθμών, 410 μεταφορέων και 806 μεσιτών /freight forwarders/NVOCC's.*

12.14 Container Security Initiative

Μία άλλη πρωτοβουλία της Αμερικής πάνω σε αυτό το θέμα είναι και η **Container Security Initiative (CSI)**, σύμφωνα με την οποία τα εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για την Αμερική, πριν φορτωθούν στο πλοίο, σε κάποιο ξένο λιμάνι, προεπιλέγονται και σκανάρονται.

Η **CSI** αποτελείται βασικά από τέσσερα σημαντικά στοιχεία:

1. Κριτήρια ασφάλειας για τον εντοπισμό εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου
2. Προεπισκόπηση μέσα από οθόνες των εμπορευματοκιβωτίων προτού φθάσουν σε κάποιο λιμάνι της Αμερικής
3. Χρήση τεχνολογίας pre – screen σε περιπτώσεις εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου
4. Δημιουργία και χρήση « έξυπνων» και ασφαλών εμπορευματοκιβωτίων

Οι Τελωνειακές Υπηρεσίες της Αμερικής έχουν προτείνει αυτό το πρόγραμμα προκειμένου να εξασφαλισθεί ένα ασφαλές περιβάλλον για τη διεξαγωγή των εμπορικών θαλασσίων μεταφορών.

Οι διμερές συμφωνίες, στις οποίες έχει προχωρήσει η Αμερική με ορισμένα κράτη είναι ουσιαστικές για την λειτουργία του προγράμματος αυτού όπως θα αναφερθούμε και παρακάτω. Ο πίνακας που ακολουθεί είναι ιδιαίτερα διαφωτιστικός πάνω σε αυτό το θέμα.

*J.D Kimball and F.Wall, Shipping and the fight against terrorism, Journal of International Maritime Law 9(2003) 65, GAO-03-770, Container Security, Table 6

Dates of CSI Bilateral Arrangements and Deployments by Targeted Ports, May 2003

Country	Port	Date Arrangement Signed	Csi Team Deployments In First Year	Csi Team Deployments After First Year
Smart Border Accord				
Canada	Halifax	Dec 2001	March 2002	
	Montreal	Dec 2001	March 2002	
	Vancouver	Dec 2001	March 2002	
<u>Top 20 Ports</u>				
Belgium	Antwerp	June 2002		Feb 2003
China	Shanghai	Oct 2002*		
	Yantian	Oct 2002*		
France	Le Havre	June 2002	Dec 2002	
Germany	Bremerhaven	Aug 2002		Feb 2003
	Hamburg	Aug 2002		Feb 2003
Hong Kong	Hong Kong	Sep 2002		May 2003
Italy	Genoa	Nov 2002		
	La Spezia	Nov 2002		
Japan	Tokyo	Sep 2002		
	Nagoya	Sep 2002		
	Kobe	Sep 2002		
	Yokohama	Sep 2002		March 2003
Netherlands	Rotterdam	June 2002	August 2002	
Singapore	Singapore	Sep 2002		March 2003
South Korea	Pusan	Jan 2003		
Spain	Algeciras	Jan 2003		
Taiwan	Kaohsiung			
Thailand	Laem Chabang			
Un. Kingdom	Felixstowe	Dec 2002		
Csi Strategic Ports				
Malaysia	Klang	Jan 2003		
	Tanjung Pelepas	Jan 2003		
Sweden	Gothenburg	Jan 2003		May 2003

*China has “agreed in principle” to join CSI but has not signed a CSI bilateral agreement

Πηγή: Container Security: Expansion of Key Customs Programs will require greater attention to critical success factors, General Accounting Office, GAO –03-770, Washington, July 2003, Table 5

12.15 24 Hour Rule

Το καίριο θέμα της συλλογής των πληροφοριών σε σχέση με το φορτίο των εμπορευματοκιβωτίων, πραγματεύεται το γνωστός ως “24 –hour rule” κανονισμός, ο οποίος ζητά από όλα τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία κατευθύνονται προς Αμερικανικούς λιμένες, να υποβάλλουν ένα λεπτομερές μανιφέστο του φορτίου τους, 24 ώρες πριν την φόρτωση σε κάποιο ξένο λιμάνι με προορισμό κάποιο λιμάνι της Αμερικής.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης στον κανόνα αυτό, η επίπτωση για τα πλοία μπορεί να είναι εκτενείς έλεγχοι στο λιμάνι προορισμού τους, ή ακόμη και απαγόρευση εισόδου σε αυτό.

Η Αμερικανική νομοθεσία έχει θέσει κάποιες συγκεκριμένες απαιτήσεις όσον αφορά στην διεκπεραίωση του γραφειοκρατικού μέρους του πλοίου, όταν αυτό προορίζεται για Αμερικανικό Λιμένα.

Συγκεκριμένα τα μανιφέστα ενός πλοίου το οποίο θέλει να εισέλθει σε λιμένα της Αμερικής, πρέπει να συναντά κάποιες προϋποθέσεις. Οι Αμερικανικές Τελωνειακές αρχές έχουν επιφορτισθεί με την ευθύνη του καθορισμού της φόρμας, των στοιχείων που πρέπει να περιλαμβάνονται στα μανιφέστα, καθώς και του τρόπου παράδοσης ή ηλεκτρονικής μεταφοράς αυτών.**

Οι ίδιες διατάξεις ισχύουν για τα εμπορευματοκιβώτια τα οποία περνάνε “transit”, ενώ για τα “break bulk” φορτία μπορεί να γίνουν και εξαιρέσεις, ανάλογα με την περίπτωση.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι κάθε εμπορευματοκιβώτιο, το οποίο μεταφορτώνεται πριν φτάσει στο τελικό προορισμό του, ο οποίος είναι ένας Αμερικανικός Λιμένας, πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού αυτού στο τελευταίο λιμάνι μεταφόρτωσης.

Σχετικά με το θέμα των μανιφέστων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα στοιχεία τα οποία πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνονται σε αυτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 19CFR § 4.7a., είναι τα εξής:

** 19U.S.C 1431 and 19 U.S.C. 1434 / 19 U.S.C 1431 (D)

- ✓ Λεπτομερής και ακριβής περιγραφή του φορτίου ή των 6 ψηφίων HTSUS (Harmonized Tariff Schedule of the United States)
- ✓ Νούμερα και ποσότητες των χαμηλότερων εξωτερικών συσκευασιών όπως στη φορτωτική
- ✓ Αριθμό εμπορευματοκιβωτίων και αν υπάρχει αριθμό σφραγίδας
- ✓ Ακριβές βάρος φορτίου
- ✓ Λιμάνι φόρτωσης του φορτίου, το τελευταίο ξένο λιμάνι που βρέθηκε το πλοίο πριν αναχωρήσει για Αμερική, και το πρώτο ξένο λιμάνι όπου ο μεταφορέας θα πάρει το φορτίο.
- ✓ Πλήρη ονόματα με πλήρη και ακριβή στοιχεία και διευθύνσεις του παραλήπτη και του φορτωτή, ή εναλλακτικά, ένα μοναδικό διακριτικό αριθμό για τον παραλήπτη ή τον φορτωτή, το οποίο εκχωρείτε από το U.S. C.B.P.

Καθώς ο κανονισμός αυτός επιχειρεί να δώσει ένα σαφή προσδιορισμό ως προς το τι μεταφέρεται σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο, οι περιγραφές πρέπει να είναι ακριβείς και να δίνουν για παράδειγμα το σχήμα του φορτίου και τα φυσικά του χαρακτηριστικά. Οι γενικοί όροι που μέχρι τώρα χρησιμοποιούνταν όπως πχ (freight of all kind ή said to contain) δεν είναι πλέον αποδεκτοί.*

Κάποιες άλλες προτάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη μεταφορά container, επικεντρώνονται στην εισαγωγή νέας τεχνολογίας logistics, η οποία περιλαμβάνει τρόπους ανίχνευσης, έλεγχο μέσα από οθόνες (σκανάρισμα) καθώς και ηλεκτρονικό χειρισμό των εγγράφων (Automated Manifest System) με σκοπό πάλι το στενό έλεγχο των περιεχομένων και της ιδιοκτησίας του φορτίου ενός εμπορευματοκιβωτίου.

* U.S. Federal Register /Vol 67, No.211 /Thursday, October 31,2002/p.66318(66324)

12.16 U.S . Trade Act of 2002

Η U.S. Trade Act του 2002, υπογράφηκε στις 6 Αυγούστου του 2002 και περιλαμβάνει διατάξεις και κανονισμούς για αυτούς που διεξάγουν εμπόριο με την Αμερική, ανάμεσα στους οποίους περιλαμβάνονται και διατάξεις για ηλεκτρονική μεταβίβαση πληροφοριών σχετικών με τα φορτία, όπως επίσης και άλλες βελτιωμένες διαδικασίες αναφοράς . Επίσης παρέχεται μέσω των κανονισμών αυτών, η νομική βάση για επέκταση του προαναφερόμενου 24 hour rule στις μεταφορές από και προς την Αμερική.

Επιπλέον, ενώ ο κλασικός 24 hour rule, επιτρέπει την μεταβίβαση των πληροφοριών είτε κλασικά με φόρμες των Τελωνειακών αρχών ή με το AMS (Automated Manifest System), η US Trade Act 2002 επιτρέπει μόνο την ηλεκτρονική μεταβίβαση των παραπάνω στοιχείων.

Ο τελικός κανονισμός S. 343 της Trade Act 2002, ο οποίος τροποποιεί τον Κανονισμό 19CFR συμπεριλαμβανομένου και του 24 hour rule, εκδόθηκε πρόσφατα και αναμένεται νωρίς το Μάρτιο του 2004. *

* Οι βασικές αλλαγές σχετικά με τις ναυτιλιακές μεταφορές είναι: α) η ανάγκη για ηλεκτρονική μεταβίβαση των μανιφέστων β) ο κανόνας που επέτρεπε στον μεταφορέα να βασίζεται στην πληροφόρηση του φορτωτή σχετικά με το φορτίο γ) διευκρίνιση των όρων φορτωτή και παραλήπτη εμπορευμάτων.

12.17 Αμερική - Ευρωπαϊκή Ένωση Ασφάλεια Container

Στις 24 Απριλίου του 2004, πραγματοποιήθηκε και τέθηκε σε ισχύ συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Αμερικής και Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές, σε αμοιβαία βάση καθώς και την εξασφάλιση ότι θα διατηρηθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ της διευκόλυνσης του εμπορίου και της διατήρησης της ασφάλειας, θεσπίζοντας εκτός των άλλων , ίσα επίπεδα και προδιαγραφές ελέγχων σε Αμερικάνους και Ευρωπαίους διαχειριστές.

Όσον αφορά στο θέμα του CSI, τα ευρωπαϊκά λιμάνια τα οποία συμμετέχουν σ' αυτή την πρωτοβουλία έχουν σκοπό να χρησιμοποιήσουν νέα τεχνολογία στην υπηρεσία ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου πριν τη φόρτωσή τους για λιμάνια της Αμερικής.

Όταν εντοπίζεται ένα εμπορευματοκιβώτιο υψηλού κινδύνου, με τη χρήση βοηθητικών τεχνικών , τότε οι τοπικές αρχές του Ευρωπαϊκού λιμένα θα επιθεωρούν το φορτίο. Αξιωματικοί των Αμερικανικών αρχών θα επιτηρούν την επιθεώρηση. Ανάλογα με τα αποτελέσματα , θα συνεργάζονται μαζί με τους αξιωματικούς του λιμανιού, έτσι ώστε να καθορίζονται τα επόμενα βήματα και να καθορίζεται ο τρόπος χειρισμού των εμπορευματοκιβωτίων αυτών όταν φθάσουν στην Αμερική.

12.18 Διμερές Συμφωνίες με Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οκτώ μέλη κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν έρθει σε συμφωνία με τις Αμερικανικές Αρχές για την είσοδο του CSI στα λιμάνια τους, όπως επίσης και για την εγκατάσταση αξιωματικών των αμερικανικών αρχών σε αυτά . Σημειώνεται ότι η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων από αυτά τα λιμάνια προς την Αμερική , καλύπτει κατά προσέγγιση το 85% όλης της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων μέσω θαλάσσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς την Αμερική.

<i>Κράτος Μέλος</i>	<i>Λιμάνι στη Συμφωνία</i>
Ολλανδία	Ρότερνταμ
Βέλγιο	Αμβέρσα
Γαλλία	Χάβρη
Γερμανία	Αμβούργο – Μπρεμερχάβεν
Ιταλία	Λα Σπέζια – Γένοβα
Ηνωμένο Βασίλειο	Liverpool, Felixstowe, Southampton, Tilbury, Thamesport
Ισπανία	Αλτζεσίρας
Σουηδία	Γκόθενμπουργκ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τα παραπάνω, εξέφρασε την ανησυχία της σημειώνοντας ότι :

- ✓ Τα μέτρα αυτά θα έχουν αρνητική επιρροή στη ροή του εμπορίου και
- ✓ Ότι θα οδηγήσουν σε ανταγωνισμό μεταξύ των Ευρωπαϊκών λιμένων

Επίσης κρίνει ότι οι διαφορές στη μεταχείριση των λιμένων εντός της Επιτροπής θα έχουν αρνητικό αποτέλεσμα στο Ευρωπαϊκό εμπόριο και στη μεταφορική πολιτική της Ευρώπης, η οποία βασίζεται στην ίση μεταχείριση μέσα στην Κοινότητα αλλά και παγκοσμίως.

Η Αμερική από την πλευρά της υποστηρίζει ότι το pre – screening το οποίο θα πραγματοποιείται μέσα στα πλαίσια της CSI, παρουσιάζει καθαρά πλεονεκτήματα για την ασφάλεια της Αμερικής, εντοπίζοντας εγκαίρως τα εμπορευματοκιβώτια υψηλού κινδύνου και έχει σημαντικά πλεονεκτήματα για τα λιμάνια εκείνα που συμμορφώνονται με αυτήν την πρωτοβουλία. Ασφάλεια στο περιβάλλον της ναυτιλίας, σημαίνει ομαλή ροή και διεξαγωγή του εμπορίου μέσα από τα λιμάνια. Σύμφωνα με την Αμερική τα λιμάνια με αυξημένα μέτρα ασφάλειας και υποστήριξη pre – screening αποτελούν δέλεαρ για τις εταιρίες εκείνες που η ακρίβεια στην διακίνηση του εμπορίου και στις σχετικές διαδικασίες είναι σημαντική.

Επιπλέον σε περίπτωση κάποιου καταστροφικού περιστατικού σχετικά με τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων μέσα από τη θάλασσα και τη συνεπακόλουθη

παράλυση του εμπορίου, αυτά τα λιμάνια που συμμετέχουν στην CSI, επανέρχονται στη φυσιολογική λειτουργία τους πιο γρήγορα .

Στις 16/17 Μαρτίου πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνεδρίαση ΕΕ/ΗΠΑ. Κατά τη συνεδρίαση οι ναυτιλιακές βιομηχανίες σχολίασαν ζητήματα όπως δήλωση φορτίου προόδου, ασφάλεια μεταφορών εμπορευμάτων , το US Automated Manifest System, τον κώδικα ISPS, κλπ.

Πάνω στο θέμα της MTSA επιβεβαιώθηκε ότι οι αξιολογήσεις ασφαλείας της Αμερικής για ξένους λιμένες ,θα βασίζονται μόνο στον κώδικα ISPS και όχι στην MTSA η οποία επεκτείνεται πέρα από τον κώδικα και εφαρμόζεται για τους λιμένες τις Αμερικής.

Η ανάλυση της Αμερικανικής νομοθεσίας είναι ένα θέμα που χρειάζεται μεγάλη ανάπτυξη λόγω του μεγάλου όγκου πληροφοριών και κανονισμών που συνέχεια εκδίδονται . Στο παρόν επιχειρήθηκε μία περιληπτική προσέγγιση των βασικών μόνο σημείων των κανονισμών της Αμερικής πάνω στο θέμα της ασφαλείας.

13. Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)

Τα πρόσφατα γεγονότα έχουν δείξει ότι καμία χώρα στον κόσμο δεν είναι απρόσβλητη από την τρομοκρατία και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση. Οποιοδήποτε σκάφος μπορεί να χρησιμοποιηθεί σκόπιμα ως όπλο ή να είναι μεταφορέας όπλων μαζικής καταστροφής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχει ανάγκη να ενισχυθεί η ασφάλεια ολόκληρης της αλυσίδας θαλάσσιων μεταφορών, από τον προμηθευτή μέχρι τον καταναλωτή. Για το λόγο αυτό έχει προχωρήσει σε ανακοινώσεις, προτάσεις και τελευταία (Μάρτιος 2004) στην ενσωμάτωση του κώδικα στην Κοινοτική Νομοθεσία, προκειμένου να εξασφαλιστεί η υποχρεωτική εφαρμογή σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση των υψηλότερων προτύπων ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές.

«Το τρέχον γεωπολιτικό κλίμα απαιτεί μια επείγουσα και αποτελεσματική εφαρμογή στην Ευρώπη αυτών που έχουν συμφωνηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να εξασφαλισθούν τα πιο υψηλά επίπεδα ασφάλειας των ναυτικών, των πλοίων, των λιμένων και ολόκληρης της αλυσίδας μεταφορών» ανέφερε η Loyola de Palacio, αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αρμόδια για τις μεταφορές και την ενέργεια. Πρόσθεσε επίσης ότι : «Η προστασία και η ασφάλεια είναι μια από τις κύριες προτεραιότητες της Επιτροπής. Οι πολίτες μας απαιτούν συγκεκριμένα μέτρα για το σκοπό αυτό».

Η ασφάλεια στη ναυτιλία ήταν ένα θέμα το οποίο απασχολούσε την Ε.Ε. πολύ πριν την 11^η Σεπτεμβρίου 2001, όπως αποδεικνύεται από την Λευκή Βίβλο των Μεταφορών η οποία αναφερόταν ήδη στην ανάγκη να ενισχυθεί η ασφάλεια στα επιβατηγά πλοία στην Ευρώπη.

Με την έναρξη των εργασιών του ΙΜΟ τον Φεβρουάριο του 2002 η Επιτροπή έκρινε φρόνιμο να περιμένει τις αποφάσεις του Οργανισμού παρά να προχωρήσει σε περιφερειακές μονομερές αποφάσεις.

Τα βασικά βήματα της Επιτροπής στη συνέχεια ήταν, στις 7 Μαΐου 2003 όταν υπέβαλε πρόταση κανονισμού για ενσωμάτωση των νέων κανονισμών στην Κοινοτική Νομοθεσία και τέλος το Μάρτιο του 2004 όπου έχουμε τον πλήρη κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον οποίο γίνεται η παραπάνω ενσωμάτωση.

Παρακάτω, παρατίθεται αναλυτικά το κείμενο της πρότασης της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης Ευρωπαϊκού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις καθώς και ο τελικός κανονισμός με τον οποίο ενσωματώνεται πλέον στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία ο κώδικας ISPS.

13.1 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Βρυξέλλες, 1η Οκτωβρίου 2003 (2003/0089 COD)

Η Επιτροπή στις 7 Μαΐου 2003 υπέβαλε πρόταση κανονισμού (**2003/0089 COD**) για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η πρόταση αποσκοπούσε στην ενσωμάτωση στην κοινοτική νομοθεσία των μέτρων ασφάλειας που υιοθέτησε ο IMO τον Δεκέμβριο του 2002 για την καταστολή και αποτροπή των τρομοκρατικών πράξεων κατά πλοίων, αποτελούμενων από τροποποιήσεις στη Σύμβαση SOLAS, ιδίως το νέο Κεφάλαιο XI-2, και στο Διεθνή Κώδικα (ISPS) για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο σκοπός της μεταφοράς στην κοινοτική νομοθεσία των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι διττός: να εξασφαλίσει την ταχεία εφαρμογή των μέτρων αυτών πριν από την 1η Ιουλίου 2004 καθώς και ότι αυτό θα γίνει με εναρμονισμένο τρόπο και ίσους όρους για όλη την Κοινότητα.

Ωστόσο, ο προτεινόμενος κανονισμός που θα δούμε παρακάτω και έχει ψηφισθηκε το Μάρτιο του 2004, διαφέρει από τα μέτρα που υιοθέτησε ο IMO καθώς επεκτείνει τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίστηκαν στη SOLAS και τον Κώδικα ISPS ώστε να καλύπτονται και τα εθνικά δρομολόγια και καθιστά υποχρεωτικά ορισμένα τμήματα του μη υποχρεωτικού μέρους Β του Κώδικα ISPS όπως προαναφέρθηκε.

Κατά την εξέταση της πρότασης, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων έλαβε υπόψη της τις πολιτικές κατευθυντήριες γραμμές που καθόρισε το Συμβούλιο για τις 'Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια' τον Ιούνιο του 2003 όσον αφορά ορισμένα ουσιαστικά ζητήματα της πρότασης.

Επιτεύχθηκε συναίνεση στα πλαίσια της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων ως προς τις περισσότερες διατάξεις του σχεδίου κειμένου¹. Ωστόσο παραμένουν εκκρεμή τρία βασικά ζητήματα τα οποία υποβάλλονται στο Συμβούλιο², προκειμένου να επιτευχθεί γενική συναίνεση επί του σχεδίου στα πλαίσια του Συμβουλίου, εν αναμονή της γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

A. Επέκταση των μέτρων ασφάλειας στα εθνικά δρομολόγια, ειδικότερα στις κατηγορίες πλοίων πλην των επιβατηγών πλοίων της κατηγορίας A. (άρθρο 3, παράγραφος 2^a)- υποσημειώσεις 4 και 5)

Επετεύχθη ευρεία συναίνεση³ ως προς τη μερική επέκταση των μέτρων ασφάλειας στα εθνικά δρομολόγια. Ωστόσο υπάρχει ακόμα διαφορά απόψεων όσον αφορά τους τρόπους εφαρμογής αυτής της πιθανής επέκτασης σε κατηγορίες πλοίων πλην των επιβατηγών πλοίων της κατηγορίας A.

Η Επιτροπή και ορισμένες αντιπροσωπίες πιστεύουν ότι τα μέτρα ασφάλειας πρέπει να εφαρμόζονται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, ως γενικός κανόνας (και στις σχετικές λιμενικές εγκαταστάσεις), με δυνατότητα εξαίρεσης βάσει αξιολόγησης των κινδύνων ασφαλείας. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται το υψηλότερο δυνατό επίπεδο προστασίας όλων των κατηγοριών είτε σε εθνικά είτε σε διεθνή δρομολόγια.

Αντιθέτως, άλλες αντιπροσωπίες, τονίζοντας την αρχή της επικουρικότητας, προτείνουν λιγότερο δεσμευτική διάταξη, σύμφωνα με την οποία τα κράτη-μέλη μπορούν βάσει αξιολόγησης των κινδύνων ασφαλείας, να θεσπίσουν μέτρα που θα παρέχουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας σε πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια (και στις σχετικές λιμενικές εγκαταστάσεις).

Στη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας (Άρθρο 3, παράγραφος 2a) εισάγεται η υποχρέωση αξιολόγησης των κινδύνων ασφαλείας για όλες τις κατηγορίες πλοίων που εκτελούν εθνικά δρομολόγια (και στις σχετικές λιμενικές εγκαταστάσεις), εν συνεχεία τα κράτη-μέλη μπορούν να αποφασίσουν για το εύρος εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας, με τις εν λόγω αποφάσεις να μην θίγουν το συνολικό επίπεδο ασφάλειας.

1 Δ. και Γαλ: επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης

2 Στις υποσημειώσεις του παραρτήματος παρατίθενται οι θέσεις των κρατών μελών και της Επιτροπής

3 Εξαιρουμένων των μεμονωμένων θέσεων που εκτίθενται στις υποσημειώσεις 1 και 3 του παραρτήματος

B. Παροχή πληροφοριών ασφάλειας προ της εισόδου πλοίων σε λιμάνι κράτους-μέλους.(άρθρο 7 υποσημείωση 6)

Η πρόταση της Επιτροπής ορίζει ότι όταν ένα πλοίο γνωστοποιεί την πρόθεση του να εισέλθει σε λιμάνι κράτους-μέλους, η αρμόδια αρχή του κράτους-μέλους αυτού ζητάει από το πλοίο να παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 του κανόνα 9 της Σύμβασης SOLAS⁴.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται αυτό, αρκετές αντιπροσωπείες δεν θεωρούν σκόπιμο να θεσπιστούν αυστηρότεροι κανόνες από εκείνους του IMO και να καταστεί υποχρεωτική η διάθεση των πληροφοριών αυτών. Προτείνουν επομένως οι πληροφορίες αυτές, να παρέχονται προαιρετικά.

Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από άλλες αντιπροσωπείες, εκτιμά ότι αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών, η οποία κατέστη υποχρεωτική από άλλες χώρες, δεν συνεπάγεται πρόσθετο βάρος και αποτελεί βασική προστιθέμενη αξία του σχεδίου κανονισμού.

Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας (Άρθρο 7, παράγραφος 1) διατηρεί την υποχρέωση για την αρχή κράτους-μέλους, η οποία είναι αρμόδια για την ασφάλεια στη θάλασσα, να ζητάει την παροχή πληροφοριών, ωστόσο προβλέπει ότι η αρμόδια αρχή επεξεργάζεται τις πληροφορίες μόνο στο βαθμό που απαιτείται.

Γ. Ενσωμάτωση τροποποιήσεων διεθνών πράξεων (Άρθρο 11, υποσημειώσεις 8 και 9- Άρθρο 12, υποσημείωση 10).

4 Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

1. βεβαίωση ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρο Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείς Πλοίων και το όνομα της αρχής έκδοσης,
2. βεβαίωση ότι διαθέτει το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο,
3. βεβαίωση ότι διαθέτει το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιούταν το πλοίο σε οποιοδήποτε προηγούμενο λιμάνι στο οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/ λιμένα,
4. βεβαίωση ότι έχουν ληφθεί όλα τα ειδικά ή πρόσθετα μέτρα ασφάλειας από το πλοίο σε οποιοδήποτε προηγούμενο λιμάνι στο οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/ λιμένα,
5. βεβαίωση ότι οι κατάλληλες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο και
6. άλλες πρακτικές πληροφορίες σε σχέση με την ασφάλεια (αλλά όχι λεπτομέρειες σχετικά με το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου), λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχει ο Οργανισμός.

Οι αντιπροσωπείες υποστηρίζουν ομόφωνα τη σύσταση ad hoc επιτροπής, η οποία θα επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αντί να χρησιμοποιείται η COSS (Επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία), η οποία έχει συσταθεί για θέματα τεχνικής ασφάλειας και όχι προστασίας των πλοίων και την οποία προτιμά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πάντως, οι αντιπροσωπείες επιθυμούν να διατηρηθεί η λεγόμενη «διαδικασία COSS», η αυτόματη ενσωμάτωση τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων στην κοινοτική νομοθεσία, με ρήτρα διασφάλισης μέσω της αποκαλούμενης «διαδικασίας ελέγχου συμμόρφωσης» (διαδικασία που εισάγεται στο σχέδιο κειμένου στο Άρθρο 11, παράγραφοι 3 έως 6α), όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια.

Ενώ υπάρχει συναίνεση ότι η αυτόματη ενσωμάτωση τροποποιήσεων θα πρέπει να καλύπτει μόνο τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται στα διεθνή δρομολόγια, απομένει να αποφασισθεί ο μηχανισμός ενσωμάτωσης των τροποποιήσεων διεθνών πράξεων όσον αφορά την εφαρμογή τους στα εθνικά δρομολόγια.

Οι περισσότερες αντιπροσωπείες υποστηρίζουν το κείμενο της Προεδρίας (Άρθρο 11, παράγραφος 2), σύμφωνα με το οποίο η ενσωμάτωση τροποποιήσεων μπορεί να αποφασισθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες επιτροπολογίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αποτελούν μόνο τεχνική ενημέρωση των διατάξεων της Σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS. Άλλες αντιπροσωπείες όμως εξακολουθούν να προτιμούν ειδική νομοθεσία, όταν οι προς ενσωμάτωση τροποποιήσεις αφορούν εθνικά δρομολόγια.

Το ζήτημα αυτό συνδέεται άμεσα με το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και ειδικότερα με το βαθμό επέκτασης στα εθνικά δρομολόγια.

13.1.1 Το Σχέδιο Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ

Άρθρο 1

Στόχοι

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση και η εφαρμογή κοινοτικών μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο, την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν από απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών.

2. Ο κανονισμός αποσκοπεί επίσης στην παροχή ενιαίας βάσης για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή, καθώς και για τον κοινοτικό έλεγχο, των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα τα οποία θέσπισε η Διπλωματική Διάσκεψη του IMO στις 12 Δεκεμβρίου 2002, στο πλαίσιο της τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS και της θέσπισης του Κώδικα ISPS.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1. «Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS»: οι τροποποιήσεις για την προσθήκη του νέου Κεφαλαίου XI-2 στο Παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, στην ενημερωμένη του έκδοση.

2. «Κώδικας ISPS»: ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων του IMO, στην ενημερωμένη του έκδοση.

3. «Μέρος Α του Κώδικα ISPS»: το προοίμιο και οι υποχρεωτικές απαιτήσεις που αποτελούν το μέρος Α του Κώδικα ISPS και αφορούν στις διατάξεις του

Κεφαλαίου XI-2 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, στην ενημερωμένη του έκδοση.

4. «Μέρος Β του Κώδικα ISPS»: οι συστάσεις που αποτελούν το μέρος Α του Κώδικα ISPS και αφορούν στις διατάξεις του Κεφαλαίου XI-2 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, στην ενημερωμένη του έκδοση.

5. «Ασφάλεια στη θάλασσα»: ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων και των ανθρώπινων και υλικών μέσων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών.

6. «Εστιακό σημείο για την ασφάλεια στη θάλασσα»: ο φορέας που ορίζει κάθε κράτος-μέλος, προκειμένου να χρησιμεύσει ως σημείο επαφής για την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη-μέλη και να διευκολύνει, να παρακολουθεί και να ενημερώνει σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα που θεσπίζει ο παρών κανονισμός.

7. «Αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα»: αρχή που ορίζει το κράτος-μέλος για τον συντονισμό, την υλοποίηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας που θεσπίζει ο παρών κανονισμός στα πλοία ή και σε μια ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις. Η αρχή αυτή είναι δυνατόν να είναι διαφορετική αναλόγως των καθηκόντων που της ανατίθενται.

8. «Διεθνής θαλάσσια κυκλοφορία»: κάθε θαλάσσια μεταφορά με πλοίο από λιμενική εγκατάσταση κράτους-μέλους σε λιμενική εγκατάσταση εκτός αυτού του κράτους-μέλους ή αντιστρόφως.

9. «Εθνική θαλάσσια κυκλοφορία»: κάθε μεταφορά με πλοίο σε θαλάσσιες περιοχές μεταξύ λιμενικής εγκατάστασης κράτους-μέλους και της ίδιας ή άλλης λιμενικής εγκατάστασης αυτού του κράτους-μέλους.

10. «Τακτικά δρομολόγια»: ένα σύνολο γραμμών οργανωμένων κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν τη σύνδεση μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμενικών εγκαταστάσεων:

α) είτε βάσει δημοσιευμένου ωραρίου,

β) είτε με περιοδικότητα ή συχνότητα τέτοια ώστε να αποτελεί αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά.

11. «Λιμενική εγκατάσταση»: μια περιοχή όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου-λιμένα. Η εν λόγω περιοχή περιλαμβάνει ζώνες, όπως οι ζώνες αγκυροβόλησης, τα σημεία προσόρμισης ή και η περιοχή προσέγγισής τους από τη θάλασσα, ανάλογα με την περίπτωση.

12. «Διασύνδεση πλοίου-λιμένα»: οι αλληλεπιδράσεις που αναπτύσσονται όταν ένα πλοίο επηρεάζεται άμεσα και απ' ευθείας από δραστηριότητες όπως η επιβίβαση/ αποβίβαση ατόμων, η φόρτωση/ εκφόρτωση εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

Άρθρο 3

Κοινά μέτρα και πεδίο εφαρμογής

1. Όσον αφορά τη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία¹, τα κράτη-μέλη εφαρμόζουν, από την 1η Ιουλίου 2004, πλήρως τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS και το μέρος Α του Κώδικα ISPS, όπως ορίζονται στο Άρθρο 2 ανωτέρω, υπό τους όρους και για τα πλοία, τις εταιρίες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που προβλέπονται στα εν λόγω κείμενα.

2. Όσον αφορά την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία¹, τα κράτη-μέλη εφαρμόζουν, από την 1η Ιουλίου 2005, τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS και το μέρος Α του Κώδικα ISPS, τα οποία θέσπισε η Διπλωματική Διάσκεψη του IMO στις 12 Δεκεμβρίου 2002, στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, κατά την έννοια του Άρθρου 4, της οδηγίας 98/18/EK του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία², που εκτελούν εθνικά δρομολόγια και στις εταιρείες τους, όπως ορίζονται στον κανόνα IX/I της Σύμβασης SOLAS, και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν³.

¹Γερ: επιφύλαξη για την ένταξη της εθνικής θαλάσσιας κυκλοφορίας στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού

² EEL144.15.5 1998 σ.1

³ Ιτ πρόταση να περιληφθούν τα ακόλουθα δύο εδάφια:

Τα κράτη μέλη, βάσει των αποτελεσμάτων αξιολόγησης κινδύνων ασφαλείας, δύνανται να αποφασίζουν την έκταση εφαρμογής των μέτρων αυτών σε διάφορες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων Κατηγορίας Α, στις εταιρίες τους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν, υπό τον όρο ότι το συνολικό επίπεδο ασφαλείας δεν θίγεται από την απόφαση αυτή. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την απόφαση αυτή όταν ληφθεί, καθώς και την περιοδική της επανεξέταση η οποία διενεργείται ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των πέντε ετών.

2α. Ένα κράτος-μέλος αποφασίζει, μετά από υποχρεωτική αξιολόγηση κινδύνων ασφαλείας, την έκταση κατά την οποία εφαρμόζει, από 1ης Ιουλίου 2007, τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σε διάφορες κατηγορίες πλοίων που εκτελούν εθνικά δρομολόγια εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω, στις εταιρείες τους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν. Το συνολικό επίπεδο ασφαλείας δεν πρέπει να θίγεται από την απόφαση αυτή^{4,5}.

Τα κράτη-μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την απόφαση αυτή όταν ληφθεί, καθώς και την περιοδική της επανεξέταση η οποία διενεργείται ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των πέντε ετών.

3. Κατά την εφαρμογή των διατάξεων που προβλέπονται σύμφωνα με τις παραγράφους 1,2 και 2α ανωτέρω, τα κράτη-μέλη λαμβάνουν απολύτως υπόψη τις κατευθύνσεις που περιέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS, όπως ορίζονται στο Άρθρο 2, παράγραφος 4 ανωτέρω.

4: Η παράγραφος 2α αποτελεί συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας.

5: Γερ./Δ./Ε./Ιτ./Ιρ./Σ., προτιμούν την αντικατάσταση της παραγράφου 2α από την εξής:

«Ένα κράτος-μέλος δύναται, βάσει των αποτελεσμάτων αξιολόγησης κινδύνων ασφαλείας, να θεσπίσει μέτρα ασφαλείας, που θα παρέχουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας στις διάφορες κατηγορίες πλοίων που εκτελούν εθνικά δρομολόγια, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω, καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν. Τα ενδιαφερόμενα κράτη – μέλη κοινοποιούν τις αποφάσεις αυτές στην Επιτροπή όταν θεσπιστούν, καθώς και την περιοδική τους επανεξέταση η οποία διενεργείται ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των πέντε ετών.»

Κ.Χ./Π./Επιτρ., προτιμούν την αντικατάσταση της παραγράφου 2α από τις εξής δύο:

«2α. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2β, οι ίδιες απαιτήσεις ισχύουν από 1ης Ιουλίου 2007 για τα πλοία που εκτελούν αποκλειστικώς εθνικά δρομολόγια, εκτός εκείνων που αναφέρονται στο Άρθρο 3 παράγραφος 2, καθώς και στις εταιρείες τους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν.

2β. Τα κράτη-μέλη δύναται, βάσει των αποτελεσμάτων αξιολόγησης κινδύνων ασφαλείας, να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σε διάφορες κατηγορίες πλοίων, στις εταιρείες τους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν, όπως ορίζεται στο Άρθρο 3 παράγραφος 2, υπό τον όρο ότι το συνολικό επίπεδο ασφαλείας δεν θίγεται από την απόφαση αυτή.

Τα κράτη-μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την απόφαση αυτή όταν ληφθεί, καθώς και την περιοδική της επανεξέταση η οποία διενεργείται ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των πέντε ετών.»

Ισπ., μπορεί να δεχθεί τη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας, μολονότι προτιμά την πρόταση των Κ.Χ./Π./Επιτρ..

4. Τα κράτη-μέλη συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των ακόλουθων παραγράφων του μέρους Β του Κώδικα ISPS, σαν να ήταν δεσμευτικές:

- 1.12 (αναθεώρηση των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων)
- 1.16 (αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων)
- 4.1 (προστασία του απορρήτου των σχεδίων και των αξιολογήσεων ασφαλείας)
- 4.4 (Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας)
- 4.5 (ελάχιστες αρμοδιότητες των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας)
- 4.8 (καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας)
- 4.14, 4.15, 4.16 (σημεία επαφής και πληροφορίες σχετικά με τα σχέδια ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων)
- 4.18 (έγγραφα εξακρίβωσης της ταυτότητας)
- 4.24 (εφαρμογή από τα πλοία των μέτρων ασφαλείας που ισχύουν στα χωρικά ύδατα του κράτους στο οποίο πλέουν)
- 4.28 (πληρώματα των πλοίων)
- 4.41 (διαβίβαση πληροφοριών σε περίπτωση εκδίωξης πλοίου από ένα λιμάνι ή άρνηση εισόδου σε αυτό)
- 4.45 (πλοία προερχόμενα από κράτη που δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση)
- 6.1 (υποχρεώσεις της εταιρείας να παρέχει στον πλοίαρχο πληροφορίες σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου)
- 8.3 έως 8.10 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου)
- 9.2 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου)
- 9.4 (ανεξαρτησία του Αναγνωρισμένου Οργανισμού Ασφαλείας)
- 13.6 και 13.7 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας για τα πληρώματα των πλοίων και για τους υπεύθυνους ασφαλείας των εταιρειών και των πλοίων)
- 15.3 και 15.4 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης)
- 16.3 και 16.8 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης)

- 18.5 και 18.6 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και για το προσωπικό ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων).

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 15.4 του μέρους Α του Κώδικα ISPS, η περιοδική επανεξέταση των αξιολογήσεων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων, που προβλέπεται στην παράγραφο 1.16 του μέρους Β του Κώδικα ISPS, διενεργείται το αργότερο πέντε έτη από την εκπόνηση του σχεδίου ή από την τελευταία αναθεώρηση του.

5α. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

α) στα πολεμικά και στα οπλιταγωγά πλοία και σε άλλα πλοία που ανήκουν ή τα εκμεταλλεύεται κράτος-μέλος και χρησιμοποιούνται μόνο σε μη εμπορικά κρατικά δρομολόγια, και

β) στα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 500tn , στα πλοία που δεν προωθούνται με μηχανικά μέσα, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στις μη εμπορικές θαλαμηγούς αναψυχής και στα αλιευτικά πλοία.

6 [...]

6α. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 2 και 2α, τα κράτη-μέλη διασφαλίζουν, όταν έχουν εγκριθεί τα σχέδια ασφάλειας του πλοίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ότι τα εν λόγω σχέδια περιλαμβάνουν κατάλληλες διατάξεις, που εξασφαλίζουν ότι η ασφάλεια των πλοίων, στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, δεν θίγεται από πλοίο ή από διασύνδεση με λιμενική εγκατάσταση ή από δραστηριότητες, με πλοία στα οποία δεν εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 4

Διαβίβαση πληροφοριών

1. Κάθε κράτος-μέλος μεριμνά για τη διαβίβαση στον IMO, στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη-μέλη, των απαιτούμενων πληροφοριών, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανόνα 13 (Διαβίβαση πληροφοριών) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS.

2. Κάθε κράτος-μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη-μέλη τα στοιχεία επικοινωνίας των υπευθύνων για την επικοινωνία που αναφέρονται στην παράγραφο 4.16 του μέρους Β του Κώδικα ISPS, και τις πληροφορίες που

προβλέπονται στην παράγραφο 4.41 του μέρους Β του Κώδικα ISPS, όταν ένα πλοίο εκδιωχθεί από κοινοτικό λιμάνι ή δεν του επιτραπεί η είσοδος σε αυτό.

3. Κάθε κράτος-μέλος καταρτίζει κατάλογο των λιμενικών εγκαταστάσεων, βάσει των αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων που έχουν διενεργηθεί και καθορίζει το πεδίο εφαρμογής των μέτρων που λαμβάνονται προς εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 2 του κανόνα 2 (έκταση εφαρμογής στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν ενίοτε διεθνείς διαδρομές) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS.

Κάθε κράτος-μέλος διαβιβάζει τον εν λόγω κατάλογο στα άλλα κράτη-μέλη και στην Επιτροπή το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004. Η Επιτροπή και κάθε ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος ενημερώνονται επίσης επαρκώς περί των ληφθέντων μέτρων.

Άρθρο 5

Εναλλακτικές συμφωνίες ασφαλείας ή ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο κανόνας 11 (Εναλλακτικές συμφωνίες ασφαλείας) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS μπορεί να εφαρμοστεί επίσης στην τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία που πραγματοποιείται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων και χρησιμοποιεί συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις.

2. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη-μέλη μπορούν να συνάψουν μεταξύ τους, το καθένα για λογαριασμό του, τις διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες που προβλέπονται στον εν λόγω κανόνα. Τα κράτη-μέλη δύνανται, ειδικότερα, να εξετάσουν τέτοιες ρυθμίσεις προκειμένου να προωθήσουν την ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία μικρών αποστάσεων.

Τα ενδιαφερόμενα κράτη-μέλη κοινοποιούν τις συμφωνίες στην Επιτροπή και παρέχουν αρκετά στοιχεία για τα μέτρα ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να εξετάσει εάν η συμφωνία θίγει το επίπεδο ασφαλείας άλλων πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία. Τα στοιχεία για τα μέτρα που συνδέονται άμεσα με την εθνική ασφάλεια, εάν υπάρχουν, είναι δυνατό να παραληφθούν από την κοινοποίηση στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή εξετάζει εάν οι συμφωνίες διασφαλίζουν ικανοποιητικό επίπεδο προστασίας, κυρίως σε σχέση με τις επιταγές της παραγράφου 2 του προαναφερθέντα

κανόνα 11, και εάν συμμορφώνονται με το κοινοτικό δίκαιο και συμφωνούν με την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Εάν οι συμφωνίες δεν πληρούν τα κριτήρια αυτά, η Επιτροπή εντός τεσσάρων μηνών λαμβάνει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Άρθρο 12 παράγραφος 3. Στην περίπτωση αυτή, τα ενδιαφερόμενα κράτη-μέλη ανακαλούν ή τροποποιούν τις συμφωνίες αναλόγως.

3. Η περιοδική επανεξέταση αυτών των συμφωνιών, που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του κανόνα 11 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, πρέπει να διενεργείται ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

4. Τα κράτη-μέλη δύνανται, για την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 2α του παρόντος κανονισμού, να θεσπίσουν ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας όπως προβλέπεται στον κανόνα 12 (Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, υπό τον όρο ότι τα μέτρα ασφαλείας αυτά είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικά όσο εκείνα που προβλέπει το Κεφάλαιο XI-2 της Σύμβασης SOLAS και οι σχετικές υποχρεωτικές διατάξεις του Κώδικα ISPS.

Το ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή επαρκή στοιχεία για τα μέτρα αυτά όταν θεσπιστούν καθώς και τα αποτελέσματα των περιοδικών αναθεωρήσεων τους, το αργότερο πέντε έτη μετά τη θέσπιση τους ή την τελευταία αναθεώρηση τους.

Οι όροι εφαρμογής των μέτρων αυτών υπόκεινται σε επιθεωρήσεις εκ μέρους της Επιτροπής, όπως προβλέπει το Άρθρο 10 παράγραφος 4 έως 7 του παρόντος κανονισμού, υπό τις προϋποθέσεις που θεσπίζει το εν λόγω Άρθρο.

Άρθρο 6

[...]

Άρθρο 7

Παροχή πληροφοριών ασφαλείας, πριν από την είσοδο πλοίων σε λιμάνι κράτους-μέλους

1. Όταν ένα πλοίο, που υπόκειται στις επιταγές των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, της Σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS ή στις επιταγές του Αρθρου 3, του παρόντος κανονισμού, γνωστοποιεί την πρόθεση του

να εισέλθει σε λιμάνι κράτους-μέλους, η αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα του κράτους-μέλους αυτού, ζητεί⁶ την παροχή των πληροφοριών που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1 του κανόνα 9 (Πλοία που προτίθενται να εισέλθουν σε λιμάνι άλλης συμβαλλόμενης κυβέρνησης), των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, της Σύμβασης SOLAS. Η εν λόγω αρχή επεξεργάζεται, στο βαθμό που απαιτείται, τις παρεχόμενες πληροφορίες και εφαρμόζει, εφόσον απαιτείται, την προβλεπόμενη στην παράγραφο 2 του ίδιου κανόνα, διαδικασία.

2. Οι αναφερθείσες, στην προηγούμενη παράγραφο, πληροφορίες παρέχονται:

α) Τουλάχιστον 24 ώρες πριν, ή

β) Το αργότερο τη στιγμή που το πλοίο εγκαταλείπει το προηγούμενο λιμάνι, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες, ή

γ) Εάν δεν είναι γνωστό το επόμενο λιμάνι στο οποίο θα καταπλεύσει ή εάν επέλθει αλλαγή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αμέσως μόλις η πληροφορία αυτή καταστεί διαθέσιμη.

3. Για κάθε πλοίο, το οποίο υφίσταται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.13 του κανόνα 1 (Ορισμοί) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, συντάσσεται έκθεση σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθείται.

Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας συνίσταται στην προσθήκη της έκφρασης «στο βαθμό που απαιτείται» στην τελευταία φράση.

⁶ Δ/Φ/Ε/ΠΡ./Σ/ΗΒ προτείνουν να αντικατασταθεί το « ζητεί» από το «δύναται να ζητήσει»

Β/ΓΕΡ/ΙΣ/ΚΧ/Π/ Επιτρ. Υπέρ του να διατηρηθεί το «ζητεί». Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας συνίσταται στην προσθήκη της έκφρασης «στο βαθμό που απαιτείται» στην τελευταία φράση.

Άρθρο 8

Εξαιρέσεις από την παροχή πληροφοριών ασφαλείας πριν από την είσοδο σε λιμάνι

1. Τα κράτη-μέλη μπορούν να εξαιρούν τα τακτικά δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο έδαφος τους από την απαίτηση που προβλέπεται στο Άρθρο 7 όταν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Η εταιρία που εκμεταλλεύεται τα τακτικά δρομολόγια που αναφέρονται ανωτέρω καταρτίζει και ενημερώνει, τον κατάλογο των οικείων πλοίων και τον διαβιβάζει στην αρμόδια αρχή για την ασφάλεια του λιμανιού αυτού.

β) Για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται, οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας αρχής για την ασφάλεια στη θάλασσα κατόπιν αιτήματος της. Η εταιρία οφείλει να εγκαταστήσει ένα εσωτερικό σύστημα που να εξασφαλίζει την επί 24ώρου βάσεως την άμεση διαβίβαση, κατόπιν αιτήματος των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα.

2. Όταν δύο ή περισσότερα κράτη-μέλη εκμεταλλεύονται από κοινού ένα διεθνές τακτικό δρομολόγιο, κάθε ένα από τα εν λόγω κράτη-μέλη μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη-μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου σύμφωνα με τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 1 προϋποθέσεις.

3. Τα κράτη-μέλη ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν πληρούνται οι προβλεπόμενες στις παραγράφους 1 και 2 προϋποθέσεις. Όταν δεν πληρείται μία τουλάχιστον από αυτές τις προϋποθέσεις, τα κράτη-μέλη αφαιρούν αμέσως το δικαίωμα εξαίρεσης από την ενδιαφερόμενη εταιρεία.

4. Τα κράτη-μέλη καταρτίζουν τον κατάλογο των εταιριών και των πλοίων που εξαιρούνται κατ' εφαρμογή του παρόντος Άρθρου και των τυχόν ενημερώσεων του καταλόγου αυτού. Διαβιβάζουν δε στην Επιτροπή και σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος τον κατάλογο και τις ενημερώσεις αυτού.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2, ένα κράτος-μέλος δύναται, για λόγους ασφαλείας και κατά περίπτωση, να ζητήσει πριν από την είσοδο σε λιμάνι την παροχή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο

2.1 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS.

Άρθρο 9

Έλεγχος ασφάλειας σε λιμάνια κράτους-μέλους

1. Ο έλεγχος του πιστοποιητικού, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.1 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, πραγματοποιείται εντός του λιμανιού είτε από την αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα, όπως ορίζεται στο Άρθρο 2 παράγραφος 7 του παρόντος κανονισμού, είτε από τους επιθεωρητές, όπως ορίζεται στο Άρθρο 2 παράγραφος 5 της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα⁷, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001⁸.

2. Όταν ο υπάλληλος που διενεργεί τον έλεγχο του πιστοποιητικού ασφαλείας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 έχει σαφείς λόγους να πιστεύει ότι ένα πλοίο δεν πλήρη τις επιταγές των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS, αλλά δεν ανήκει σε αρχή η οποία στο κράτος-μέλος αυτό είναι αρμόδια για την υλοποίηση των μέτρων που προβλέπονται στις παραγράφους 1.2 και 1.3 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, αναφέρει αμέσως το θέμα στην εν λόγω αρχή.

Άρθρο 10

Εφαρμογή και έλεγχος συμμόρφωσης

1. Τα κράτη-μέλη εκτελούν τα διοικητικά και ελεγκτικά καθήκοντα που απορρέουν από τις διατάξεις των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS. Μεριμνούν για την εξασφάλιση και τη διάθεση όλων των αναγκαίων μέσων προς εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

⁷ EE L 157, 7.7.1995, σελ 1

⁸ EE L 19 22.1.2002 σελ 17

2. Τα κράτη-μέλη ορίζουν ένα εστιακό σημείο για την ασφάλεια στη θάλασσα έως την 1η Ιουλίου 2004⁹.

3. Κάθε κράτος-μέλος εγκρίνει πρόγραμμα υλοποίησης του παρόντος κανονισμού.

4. Έξι μήνες μετά την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή των μέτρων που αναφέρονται στο Άρθρο 3, η Επιτροπή, σε συνεργασία με το εστιακό σημείο που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ανωτέρω, αρχίζει να διενεργεί επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρήσεων ενός καταλλήλου δείγματος λιμενικών εγκαταστάσεων και σχετικών εταιριών με σκοπό την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εκ μέρους των κρατών-μελών. Οι επιθεωρήσεις αυτές λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που παρέχει το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 ανωτέρω εστιακό σημείο και τις εκθέσεις παρακολούθησης. Οι όροι διενέργειας αυτών των επιθεωρήσεων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Άρθρο 12, παράγραφος 2.

5. Οι εντεταλμένοι από την Επιτροπή υπάλληλοι για τη διενέργεια αυτών των επιθεωρήσεων, σύμφωνα με την παράγραφο 4 ανωτέρω, προτού ξεκινήσουν το έργο τους, προσκομίζουν έγγραφη άδεια των υπηρεσιών της Επιτροπής στην οποία αναφέρονται η φύση και ο στόχος της επιθεώρησης, καθώς και η αναμενόμενη ημερομηνία έναρξης της. Η Επιτροπή προειδοποιεί εγκαίρως τα κράτη-μέλη στα οποία πρόκειται να διενεργηθούν επιθεωρήσεις.[...]

Το ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος οφείλει να υποβάλλεται στις επιθεωρήσεις αυτές και να μεριμνά ώστε το ίδιο να πράττουν και οι ενδιαφερόμενοι φορείς ή τα ενδιαφερόμενα άτομα.

6. Η Επιτροπή γνωστοποιεί τις εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις στο ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος το οποίο, εντός τριών μηνών από τη λήψη της έκθεσης, κοινοποιεί επαρκή στοιχεία των μέτρων που λαμβάνει προς αντιμετώπιση ενδεχόμενων ελλείψεων. Η έκθεση και ο κατάλογος των ληφθέντων μέτρων διαβιβάζονται στην επιτροπή που αναφέρεται στο Άρθρο 12, παράγραφος 1.

7. [...]¹⁰

⁹ Επιφύλαξη της Επιτροπής για την αλλαγή της ημερομηνίας αντί της 1ης Ιανουαρίου 2004.

¹⁰ Η απαλειφθείσα παράγραφος 7 της Επιτροπής έχει ως εξής:

« Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα που συστάθηκε με τον κανονισμό 1406/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό..., και σύμφωνα με τον κανονισμό του, επικουρεί την Επιτροπή κατά τη διενέργεια των επιθεωρήσεων, καθώς και για τη διατήρηση και παρακολούθηση των παρεχόμενων από τα κράτη μέλη πληροφοριών κατ'εφαρμογή του άρθρου 3 , παρ 6 και των άρθρων 4,5,6,8 και 10 του παρόντος κανονισμού».

Άρθρο 11

Ενσωμάτωση τροποποιήσεων διεθνών νομικών πράξεων¹¹

1. Οι ισχύουσες διεθνείς πράξεις, που αναφέρονται στο Άρθρο 2, οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 3, παράγραφος 1, είναι εκείνες οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ, συμπεριλαμβανομένων των πλέον προσφάτων τροποποιήσεων τους, εκτός των τροποποιήσεων που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού λόγω της διαδικασίας ελέγχου συμμόρφωσης που θεσπίζεται με την παράγραφο 4.

2. Η ενσωμάτωση τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο Άρθρο 2, όσον αφορά τα πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, εφόσον αποτελούν τεχνική ενημέρωση των διατάξεων της Σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS, αποφασίζονται σύμφωνα με την διαδικασία του Άρθρου 12, παράγραφος 2. Η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης που θεσπίζεται με την παράγραφο 4 δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις αυτές¹².

3. Σύμφωνα με την διαδικασία του Άρθρου 12 παράγραφος 2, είναι δυνατόν να θεσπίζονται διατάξεις προς καθορισμό εναρμονισμένων διαδικασιών εφαρμογής των υποχρεωτικών διατάξεων του Κώδικα ISPS χωρίς να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

3α. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος διαφορών μεταξύ της κοινοτικής νομοθεσίας περί ναυτιλίας και διεθνών πράξεων, τα κράτη-μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται, μέσω συνεδριάσεων συντονισμού ή και κάθε άλλου ενδεδειγμένου μέσου, προς καθορισμό, κατά περίπτωση, κοινής θέσης ή προσέγγισης ενώπιον των αρμοδίων διεθνών φορέων.

4. Θεσπίζεται διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης προκειμένου να εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κάθε τροπολογία διεθνούς πράξης μόνον εάν, βάσει αξιολογήσεως της Επιτροπής, υφίσταται προφανής κίνδυνος ότι η διεθνής τροποποίηση θα υποβιβάσει το επίπεδο ασφαλείας στη θάλασσα ή είναι ασυμβίβαστη προς την κοινοτική νομοθεσία.

¹¹ Η Επιτροπή προτιμά να χρησιμοποιηθεί η COSS

¹² Γερ/Δ/Ε/Σ/ΗΒ προτιμούν η ενσωμάτωση τροπολογιών των διεθνών πράξεων όσον αφορά την εθνική κυκλοφορία να μη γίνεται με διαδικασία επιτροπολογίας, αλλά μέσω ειδικής νομοθεσίας⁰

Η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται μόνον για τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού στους τομείς που καλύπτονται ρητώς από την κανονιστική διαδικασία και αποκλειστικά εντός του πλαισίου άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή.

5. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4, τη διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης κινεί η Επιτροπή η οποία, εφόσον απαιτείται, δύναται να ενεργήσει κατ' αίτηση κράτους-μέλους.

Η Επιτροπή υποβάλλει στην επιτροπή του Άρθρου 12, αμελλητί μετά τη θέσπιση τροποποίησης διεθνούς πράξης, πρόταση μέτρων με σκοπό την εξαίρεση της εν λόγω τροποποίησης από τον παρόντα κανονισμό.

Η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης καθώς και, εφόσον απαιτείται, οι διαδικασίες που θεσπίζει το Άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK, ολοκληρώνονται τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη λήξη της περιόδου που καθορίζεται διεθνώς για την σιωπηρή αποδοχή της εν λόγω τροποποίησης ή της προβλεπόμενης ημερομηνίας έναρξης ισχύος αυτής.

6. Στην περίπτωση του κινδύνου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ελέγχου συμμόρφωσης τα κράτη-μέλη αποφεύγουν κάθε πρωτοβουλία ενσωμάτωσης της τροποποίησης στο εθνικό δίκαιο ή εφαρμογής της τροποποίησης στην οικεία πράξη.

6α. Όλες οι σχετικές τροποποιήσεις διεθνών πράξεων που ενσωματώνονται στην κοινοτική νομοθεσία περί ναυτιλίας, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5, δημοσιεύονται, προς ενημέρωση, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 12

Επιτροπολογία¹³

1. Την Επιτροπή επικουρεί μια επιτροπή αποτελούμενη από αντιπροσώπους των κρατών-μελών της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα Άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK¹⁴ σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προβλεπόμενη στο Άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK περίοδος ορίζεται σε ένα μήνα.

3. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα Άρθρα 6 και 7 της απόφασης 1999/468/EK σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

3α. Σύμφωνα με το Άρθρο 6 στοιχείο α) της απόφασης 1999/468/EK, η Επιτροπή, πριν αποφασίσει, διαβουλεύεται με τα κράτη-μέλη τα οποία αφορούν οι συμφωνίες που αναφέρονται στο Άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη-μέλη απαντούν στην Επιτροπή εντός ενός μηνός.

3β. Οι προθεσμίες που καθορίζονται στα Άρθρα 6 στοιχεία β) και γ) της απόφασης 1999/468/EK ορίζονται σε ένα μήνα.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

¹³ Η Επιτροπή προτιμά να χρησιμοποιηθεί η COSS

¹⁴ ΕΕ Λ 184 17.7.1999 σελ 23

Άρθρο 12α

Εμπιστευτικότητα

Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης της Επιτροπής C (2001) 3031 της 29ης Νοεμβρίου 2001¹⁵, λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για την προστασία των πληροφοριών που υπόκεινται στην απαίτηση εμπιστευτικότητας και στις οποίες έχει πρόσβαση ή τις οποίες της κοινοποιούν τα κράτη-μέλη.

Τα κράτη-μέλη λαμβάνουν ανάλογα μέτρα σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία.

Το προσωπικό που διενεργεί επιθεωρήσεις ασφαλείας, ή χειρίζεται εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικές με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας εκ μέρους των ενδιαφερομένων κρατών-μελών. Το εν λόγω προσωπικό έχει την ιθαγένεια του αντίστοιχου κράτους-μέλους.

Άρθρο 12β

Διάδοση των πληροφοριών

1. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού σε έγγραφα όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, οι εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις και οι απαντήσεις των κρατών-μελών που αναφέρονται στο Άρθρο 4 παράγραφος 3, στο Άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 4 και στο Άρθρο 10 παράγραφος 6, είναι απόρρητες και δεν δημοσιεύονται. Διατίθενται μόνον στις σχετικές αρχές, οι οποίες τις κοινοποιούν μόνον στα ενδιαφερόμενα μέρη με βάση την ανάγκη να γνωρίζουν, σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες για την διάδοση ευαίσθητων πληροφοριών.

¹⁵ EE L 317, 3.12.2001, σελ 1

2. Τα κράτη-μέλη στο μέτρο του δυνατού και σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες χειρίζονται ως εμπιστευτικές τις πληροφορίες που απορρέουν από εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις και από απαντήσεις των κρατών-μελών όταν αφορούν άλλα κράτη-μέλη.

3. Εκτός εάν είναι σαφές ότι οι εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις και οι απαντήσεις των κρατών-μελών πρέπει ή δεν πρέπει να κοινοποιηθούν, τα κράτη-μέλη ή η Επιτροπή διαβουλεύονται με τα ενδιαφερόμενα κράτη-μέλη.

Άρθρο 13

Κυρώσεις

Τα κράτη-μέλη διασφαλίζουν ότι καθιερώνονται αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις για την παραβίαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14

Θέση σε ισχύ

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευση του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφαρμόζεται από 1ς Ιουλίου 2004, με εξαίρεση τις διατάξεις του Άρθρου 3 παράγραφος 2 και 2α και του Άρθρου 10 παράγραφος 4, τα οποία αρχίζουν να ισχύουν και να εφαρμόζονται στις προβλεπόμενες από τα εν λόγω άρθρα ημερομηνίες. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα του τα μέρη και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος.

13.2 Κανονισμός Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.(31.03.2004)

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω εργασίες, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, στις 31 Μαρτίου του 2004 ψήφισε τον προαναφερόμενο Κανονισμό για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι νέες απαιτήσεις οι οποίες τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για την ενίσχυση της ασφάλειας θα ισχύουν επίσης και για τα επιβατηγά πλοία, που πραγματοποιούν ταξίδια εσωτερικού. Επιπλέον, οι διατάξεις όσον αφορά τις αξιολογήσεις της ασφάλειας, η σύνταξη των σχεδίων ασφάλειας και ο προσδιορισμός των αξιωματικών ασφαλείας από τις εταιρίες, θα επεκταθούν και σε άλλα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την εγχώρια διακίνηση αγαθών. Προβλέπεται επίσης η διαδικασία επιθεωρήσεων εποπτευόμενων από την Επιτροπή ώστε να ελεγχθεί η εναρμονισμένη εφαρμογή των νέων κανόνων ασφάλειας σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ουσιαστικές αλλαγές δεν υπήρξαν σε σχέση με την πρόταση που παρατέθηκε παραπάνω, πέρα από την διαγραφή της παραγράφου 3^α του άρθρου 12 και την πρόσθεση στους ορισμούς του κανονισμού της έννοιας της σκόπιμης παράνομης ενέργειας.

Στην τελική του μορφή ο κανονισμός όπως ψηφίσθηκε τονίζει την σοβαρότητα της απειλής της τρομοκρατίας και γενικά των σκόπιμων και παράνομων ενεργειών και αναφέρει ότι πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των πολιτών της από κάθε απειλή διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών, όπως τρομοκρατικές ενέργειες, πειρατεία ή άλλες αντίστοιχες πράξεις.

Συγκεκριμένα στην εισαγωγή του αναφέρονται τα ακόλουθα:

1. Τα νομοθετικά κείμενα του IMO σύμφωνα με τον Κανονισμό, περιέχουν δεσμευτικές διατάξεις, η εμβέλεια ορισμένων εκ των οποίων εντός της Κοινότητας, θα πρέπει να αποσαφηνισθεί, καθώς και συστάσεις, εκ των οποίων ορισμένες θα πρέπει να καταστούν δεσμευτικές εντός της Κοινότητας.

2. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση ο στόχος της ασφάλειας θα πρέπει να επιτευχθεί με την υιοθέτηση των κατάλληλων μέτρων στον τομέα της πολιτικής θαλασσιών μεταφορών μέσω της διαμόρφωσης κοινών κανόνων για την ερμηνεία, την εφαρμογή και τον έλεγχο εντός της Κοινότητας των διατάξεων που ενέκρινε η Διπλωματική Διάσκεψη το IMO στις 12 Δεκεμβρίου 2002. Αποφασίσθηκε επίσης να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να θεσπίσει λεπτομέρειες διατάξεις εφαρμογής.
3. Εκτός από τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία και από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν, θα πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια των πλοίων που εκτελούν εθνικά δρομολόγια εντός της Κοινότητας, καθώς και των συναφών λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδίως για τα επιβατηγά πλοία, λόγω του αριθμού των ανθρώπινων ζώων που τίθενται σε κίνδυνο.
4. Το μέρος Β του ISPS code το οποίο περιλαμβάνει συστάσεις για την εφαρμογή του κώδικα, θα καταστεί δεσμευτικό εντός της Κοινότητας ώστε να συμβάλει στην ομοιογενή επίτευξη του στόχου της ασφάλειας όπως αυτός τίθεται από τον κανονισμό.
5. Προκειμένου να επιτευχθεί ο αναγνωρισμένος και αναγκαίος στόχος της προώθησης της ενδοκοινοτικής θαλάσσιας κυκλοφορίας μικρών αποστάσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κληθούν να συνάψουν σύμφωνα με τον κανόνα 11 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, τις συμφωνίες περί ρυθμίσεων σε θέματα ασφάλειας όσον αφορά στην τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων, η οποία χρησιμοποιεί συγκεκριμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, χωρίς αυτό να επηρεάζει επ' ουδενί το γενικά επιδιωκόμενο επίπεδο ασφαλείας.
6. Στη συνέχεια ο Κανονισμός κρίνει απαραίτητο τα κράτη μέλη να καθορίσουν βάση των αξιολογήσεων ασφαλείας που θα διενεργήσουν, τους λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν μόνο εκτάκτως της διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία και τα αντίστοιχα μέτρα τα οποία θα εξασφαλίσουν τα επίπεδα προστασίας σε αυτούς, από τη στιγμή που η διαρκής εφαρμογή των μέτρων στα λιμάνια αυτά είναι μάλλον δυσανάλογη.
7. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επαγρυπνούν όσον αφορά στον έλεγχο του σεβασμού των κανόνων ασφαλείας από τα πλοία κάθε προέλευσης που ζητούν

να εισέλθουν σε λιμένα της Κοινότητας. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν μια αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα, η οποία θα είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό, την εκτέλεση και την επίβλεψη της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας που προβλέπει ο παρών κανονισμός όσον αφορά στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η αρχή αυτή θα πρέπει να απαιτεί από κάθε πλοίο που ζητά να εισέλθει σε λιμένα της ευθύνης της να της παράσχει εκ των προτέρων πληροφορίες σχετικά με το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας που φέρει και με τα επίπεδα ασφαλείας τα οποία εφαρμόζει και εφάρμοζε στο παρελθόν, καθώς και κάθε άλλη πρακτική πληροφορία σε θέματα ασφαλείας.

8. Θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εξαιρούν από την απαίτηση συστηματικής παροχής των πληροφοριών που αναφέρονται παραπάνω , τα ενδοκοινοτικά ή εθνικά τακτικά θαλάσσια δρομολόγια, υπό τον όρο ότι οι εταιρείες που έχουν αναλάβει την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων είναι σε θέση να παράσχουν , ανά πάσα στιγμή , τις πληροφορίες αυτές, εάν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.
9. Οι έλεγχοι ασφαλείας στους λιμένες μπορούν να διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα, αλλά και όσον αφορά στο διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας, από τους επιθεωρητές που ενεργούν στο πλαίσιο του ελέγχου που διενεργεί το κράτος του λιμένα , κατά τα προβλεπόμενα από την οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19^{ης} Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοία που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα). Επομένως εφόσον το ζήτημα αφορά διαφορετικές αρχές , πρέπει να προβλεφθεί η συμπληρωματικότητά τους.
10. Σε εθνικό επίπεδο , δεδομένου του μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων φορέων στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας , κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ορίσει μια ενιαία αρμόδια αρχή η οποία θα είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέσουν τους αναγκαίους πόρους και να εκπονήσουν ένα εθνικό σχέδιο υλοποίησης του παρόντος κανονισμού ώστε να επιτύχουν τον στόχο της ασφαλείας που

περιγράφεται παραπάνω ιδίως μέσω ενός χρονοδιαγράμματος για την έγκαιρη εφαρμογή ορισμένων μέτρων, σύμφωνα με τους όρους του ψηφίσματος 6 του IMO (12/12/2002). Η αποτελεσματικότητα των ελέγχων υλοποίησης κάθε εθνικού συστήματος θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο επιθεωρήσεων υπό την επίβλεψη της Επιτροπής.

11. Η αποτελεσματικότητα και η ομοιόμορφη εφαρμογή των μέτρων αυτής της πολιτικής, εγείρει σύμφωνα με τον κανονισμό σημαντικά ερωτήματα σχετικά με τη χρηματοδότησή της. Η χρηματοδότηση ορισμένων συμπληρωματικών μέτρων ασφαλείας, δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλάβει πάραυτα την εκπόνηση μελέτης- αφιερωμένης συγκεκριμένα στην κατανομή της χρηματοδότησης μεταξύ των δημόσιων αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης, με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τα αποτελέσματα και αν κριθεί σκόπιμο, ενδεχόμενες προτάσεις.
12. Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28^{ης} Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή. Θα πρέπει να προβλεφθεί μία διαδικασία προσαρμογής του παρόντος κανονισμού βάσει της αποκτηθείσας εμπειρίας, ώστε να καταστούν δεσμευτικές και άλλες διατάξεις του μέρους Β του Κώδικα ISPS, οι οποίες δεν ήταν αρχικά δεσμευτικές στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
13. Τέλος αναφέρεται στην εισαγωγή του κανονισμού ότι η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας προκειμένου να επιτευχθούν καλύτερα τα νέα μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο.

Ουσιαστικά, ο κανονισμός μεταφέρει το Κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και τον Κώδικα ISPS, οι οποίοι είναι θεμελιώδεις σε ένα σφαιρικό σύστημα θαλάσσιας ασφάλειας αλλά όπως αναφέραμε και παραπάνω υπερβαίνει τα μέτρα που έχουν εγκριθεί από τον IMO, δεδομένου ότι:

1. Καθιστά υποχρεωτικές μερικές απαιτήσεις που είναι μόνο συστάσεις από τον IMO, προκειμένου να βελτιωθεί το επιδιωκόμενο επίπεδο ασφάλειας και για να

αποφευχθούν αποκλίσεις στην ερμηνεία των επιπέδων αυτών μεταξύ των κρατών-μελών.

2. Απαιτεί οι εθνικές αρχές να είναι αρμόδιες για την ασφάλεια των σκαφών και των λιμενικών εγκαταστάσεων και επίσης ένα γρηγορότερο χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή μερικών από τους κανονισμούς που προβλέπονται από τη συμφωνία του IMO.

3. Προβλέπει μία διαδικασία επιθεώρησης, που θα εποπτεύεται από την Επιτροπή, των μέτρων ελέγχου και της εφαρμογής των εθνικών σχεδίων που υιοθετούνται στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού.

4. Προσαρμόζει τους διάφορους όρους που υιοθετούνται από το πλαίσιο του IMO προς όφελος της εθνικής θαλάσσιας κυκλοφορίας μέσα στα κράτη- μέλη.

5. Επεκτείνει όλες τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης SOLAS και του μέρους A του Κώδικα ISPS στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια και πλέουν πέρα από τα 20 ναυτικά μίλια από τις ακτές.

6. Επεκτείνει και σε άλλα πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια τις απαιτήσεις που θέτονται σχετικά με τις αξιολογήσεις ασφάλειας, την δημιουργία των σχεδίων ασφάλειας και την υπόδειξη των αξιωματικών ασφάλειας για τις επιχειρήσεις και για τα σκάφη.

13.2.1 Σχόλια της Ευρωπαϊκής και Οικονομικής Επιτροπής (EESC) για τον Κανονισμό (COM(2003)229 final-2003/0089(COD))

Στις 5 Φεβρουαρίου του 2004 η EESC δημοσίευσε* στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα σχόλια και τις απόψεις της πάνω στον κανονισμό που συζητήθηκε παραπάνω .

Μαζί με τα γενικά σχόλια πάνω στον κανονισμό η EESC δημοσίευσε και μία σειρά ειδικών παρατηρήσεων οι οποίες ακολουθούν στη συνέχεια.

Αρχικά για τα Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS) με τα οποία πρέπει να εξοπλισθούν τα πλοία, η EESC παρουσιάζουν όφελος για την ασφάλεια, μόνον

* Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 5.2.2004 C 32 /2004

εάν τα σήματα μπορούν να ληφθούν στην ακτή, να αναλυθούν και να οδηγήσουν στην ανάληψη της κατάλληλης δράσης. Τα κράτη μέλη θα κληθούν να συμμορφωθούν έως την 1^η Ιουλίου 2004 με το άρθρο 9 της οδηγίας 2002/59/EK της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Επιπροσθέτως η EESC εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόθεση της Επιτροπής να στηρίζει την τεχνολογική έρευνα και την προώθηση των εφαρμογών πλοήγησης μέσω δορυφόρου (Galileo ,GPS) οι οποίες θα συμβάλλουν στην βελτίωση της ασφάλειας, της ναυσιπλοΐας και της διαχείρισης στον τομέα αυτό.

Η EESC , στη διερευνητική γνωμοδότηση της , είχε ήδη προτείνει την έγκαιρη εφαρμογή του συστήματος Galileo , ως μέσου που θα συνέβαλε στην αύξηση της ασφάλειας.

Ως προς το άρθρο 3 (Κοινά μέτρα και πεδίο εφαρμογής) η EESC συμφωνεί ότι το ριζοσπαστικό μέτρο της πλήρους συμμόρφωσης με τις προαιρετικές διατάξεις του μέρους B του κώδικα ISPS δεν θα αποδειχθεί χρήσιμο να υποστηρίζει σε γενικές γραμμές την πρόταση να καταστούν δεσμευτικές μόνο ορισμένες από τις διατάξεις του. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής των μέτρων του IMO στην εθνική ναυσιπλοΐα χρειάζεται διασαφήνιση. Δεν υπάρχει αναφορά στο μέγεθος των πλοίων που εμπίπτουν στην κατηγορία A ή σε άλλες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων υπό την έννοια του εδαφίου 2 της παραγράφου 2(προφανώς , μπορεί να αφορά κάθε πλοίο που εκτελεί οποιαδήποτε μεταφορά, ακόμη και πορθημεία μεταφορών μικρών αποστάσεων).

Για τον αποτελεσματικό έλεγχο της πρόσβασης , απαιτείται δελτίο ταυτότητας με φωτογραφία για κάθε άτομο που επιβιβάζεται στο πλοίο σε ένα λιμένα. Η EESC εκφράζει την ικανοποίησή της για την ενσωμάτωση της παραγράφου 4.18 του μέρους B του κώδικα στον κατάλογο των υποχρεωτικών διατάξεων. Ωστόσο , για να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια των πλοίων η υποχρέωση έκδοσης κατάλληλων εγγράφων αναγνώρισης θα πρέπει να επεκταθεί όχι μόνο στους κρατικούς υπαλλήλους αλλά και σε άλλα άτομα που σχετίζονται με τη λειτουργία των πλοίων στους λιμένες.

Σημειώνει επίσης με ικανοποίηση ότι η πρόταση δεν θίγει τις διατάξεις της Σύμβασης ILO (ΔΟΕ) 108 του 1958. Συνεπώς οι ναυτικοί θα συνεχίζουν να απαλλάσσονται από τις συνήθεις απαιτήσεις θεώρησης όταν είναι με άδεια εξόδου στην ξηρά ή κατά τη μετάβαση από και προς το πλοίο τους (τράνζιτ). Στο πλαίσιο

αυτό , η EESC εκφράζει την ικανοποίησή της για επιτυχή έκβαση των εργασιών του ILO (3-19.6.2003) για την ενίσχυση της ασφάλειας όσον αφορά στην εξακρίβωση της ταυτότητας των ναυτικών και καλεί την Επιτροπή να αναλάβει την αρμόζουσα δράση για την έγκαιρη εφαρμογή από τα κράτη μέλη της νέας Σύμβασης για τις Ταυτότητες των Ναυτικών, καθώς και για την απαλλαγή των ναυτικών από αδικαιολόγητες απαιτήσεις θεωρήσεων ή ρυθμίσεων που θα τους επιβάρυναν με τέλη. Επιπλέον , πρέπει να εξετασθεί η συμβατότητα της νέας Σύμβασης με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Συμφωνία του Σένγκεν.

Πάνω στο άρθρο 5 η EESC συμφωνεί πλήρως με την πρόταση της Επιτροπής να μπορούν τα κράτη μέλη να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες . Επίσης συμφωνεί να κοινοποιούν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τα σχέδια συμφωνιών στην Επιτροπή και καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει την προτεινόμενη διαδικασία ώστε να χορηγούνται οι εγκρίσεις για την υλοποίηση των συμφωνιών χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

Για το θέμα των ελέγχων ασφαλείας πριν από την είσοδο πλοίων σε λιμένες της Κοινότητας η EESC προτείνει να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη ώστε να προωθήσουν την έννοια της ενιαίας θυρίδας εισόδου, ώστε να καθίσταται δυνατό για τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα να παρέχουν τις απαιτούμενες πληροφορίες σύμφωνα με την εν λόγω έννοια.

Τέλος η EESC σχολιάζοντας το άρθρο 10 του κανονισμού το οποίο αναφέρεται στην εφαρμογή και τον έλεγχο συμμόρφωσης, θεωρεί ότι η προθεσμία της 1^{ης} Ιουλίου 2004 είναι πολύ σύντομη και θα δημιουργήσει δυσκολίες ιδίως όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις . Δεδομένου του μεγάλου αριθμού λιμένων και του ακόμη μεγαλύτερου αριθμού πλοίων που πρέπει να αξιολογηθούν και να πιστοποιηθούν μέχρι την παραπάνω ημερομηνία και τις ανάγκες να εξασφαλισθούν πλήρεις προετοιμασίες, για την πρόσληψη αξιωματικών ασφαλείας στα πλοία , στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στις εταιρείες (μέχρι 1.3.2004) , για την έγκριση των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (μέχρι 1.5.2004) και για την έκδοση διεθνών πιστοποιητικών ασφαλείας για τα πλοία (μέχρι την 1.6.2004). Κλείνοντας , η EESC υποστήριξε σαφώς τον έγκαιρο καθορισμό μιας ενιαίας εθνικής αρχής, αρμόδιας για την ασφαλεία στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2004.

Σημειώνουμε ότι οι αριθμοί των άρθρων του τελικού κανονισμού τροποποιήθηκαν σε σχέση με την αρίθμηση που είχαν στην πρόταση, χωρίς όμως να αλλάξει το περιεχόμενό τους. Οι παραπάνω αναφορές στα άρθρα αναφέρονται στην αρίθμηση της πρότασης και όχι στην αρίθμηση που πήραν στην τελική τους μορφή το Μάρτιο του 2004.

13.3 24 - hour rule

Επιπλέον των όσων αναφέραμε για το θέμα αυτό σε σχέση με την Ευρώπη στο κομμάτι της Αμερικής, τον Ιούλιο του 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε προτάσεις σχετικά με την τροποποίηση του Τελωνειακού Κώδικα της Κοινότητας με σκοπό την απλοποίηση της διοίκησης και την ενδυνάμωση της ασφάλειας στα εξωτερικά της σύνορα. Ένα από τα πολλά μέτρα τα οποία έχουν συζητηθεί για την ενδυνάμωση της ασφάλειας είναι και αυτό το οποίο αφορά την εφαρμογή στην Ευρώπη των ανάλογων με το 24 hour rule απαιτήσεων, αλλά αφήνοντας την εκτίμηση της επικινδυνότητας του φορτίου όταν είναι υπό διαμετακόμιση παρά προτού φορτωθεί.

Πιο συγκεκριμένα η θέση της Ε.Ε. στον λεγόμενο 24 hour rule είναι κάπως διαφοροποιημένη σε σχέση με αυτή των ΗΠΑ, ως προς το γεγονός ότι ενώ στη δεύτερη αποτελεί ειδικό κανονισμό, στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί τροποποίηση στον ήδη υπάρχοντα Τελωνειακό Κανονισμό (καν 2913/92).

Ως αποτέλεσμα, οι τροποποιήσεις στον ήδη υπάρχοντα κανονισμό καλύπτουν το θέμα της ασφάλειας μόνο ως τμήμα του κανονισμού που ασχολείται κυρίως με τελωνειακά θέματα καθώς επίσης δεν υπάρχει συγκεκριμένος κανόνας για τις θαλάσσιες μεταφορές εφόσον ο τελωνειακός κανονισμός καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς.

13.4 Port State Control Paris Memorandum – Προειδοποιητική επιστολή

Μέσα στα πλαίσια του Paris Mou on Port State Control εκδόθηκε προειδοποιητική επιστολή προς όλα τα πλοία τα οποία υπόκεινται στις διατάξεις του κεφαλαίου XI –2 της SOLAS. Σύμφωνα με την επιστολή αυτή όλα τα πλοία από την 1η Ιουλίου 2004 απαιτείται να φέρουν ένα έγκυρο-διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας σκαφών. Από την 1^η Ιουλίου 2004 και μετά οι αξιωματικοί του PSC θα διεξάγουν

ελέγχους για τα εν λόγω πιστοποιητικά και για όλα τα συναφή και σχετικά αντικείμενα .

Ο κατάλογος που ακολουθεί παρουσιάζει τις ανεπάρκειες οι οποίες θα καταγράφονται από τους αξιωματικούς του P.S.C εάν οι κανόνες ήταν σε ισχύ τώρα:

1. Απουσία του διεθνούς πιστοποιητικού ασφάλειας σκαφών (ISSC).
2. Έλλειψη ελέγχου πρόσβασης στο σκάφος.
3. Έλλειψη ελέγχου πρόσβασης στις ευαίσθητες περιοχές του σκάφους.

Από την 1η Ιουλίου 2004 οι αξιωματικοί του PSC θα εξετάζουν εάν:

1. το πλοίο λειτουργεί στο ίδιο ή πιο υψηλό επίπεδο ασφάλειας με αυτό των λιμένων.
2. τηρούνται τα αρχεία των 10 τελευταίων διεπαφών του πλοίου με λιμένες ή με άλλα πλοία
3. τα γυμνάσια και οι ασκήσεις ασφάλειας έχουν πραγματοποιηθεί σε τακτά διαστήματα, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές πληρωμάτων.
4. ο καπετάνιος και το πλήρωμα του σκάφους είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές διαδικασίες ασφαλείας του πλοίου
5. Τα βασικά μέλη του πληρώματος του σκάφους είναι σε θέση να επικοινωνήσουν αποτελεσματικά.
6. Ένα προσωρινό ISSC έχει εκδοθεί σε περίπτωση μερικής συμμόρφωσης με τον ISPS
7. ο αριθμός IMO του πλοίου είναι μόνιμα χαραγμένος σε μια ορατή θέση.

Οι ανεπάρκειες σε οποιαδήποτε από αυτά τα στοιχεία από την 1η Ιουλίου 2004, καταγράφονται από τον αξιωματικό του PSC ή την αρμόδια αρχή ασφάλειας και μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση, την παρακράτηση και την απαγόρευση εισόδου του πλοίου στο λιμένα ή μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα άλλα μικρότερα διοικητικά ή διορθωτικά μέτρα. Η αρμόδια αρχή ασφάλειας μπορεί να πραγματοποιήσει έλεγχο του πλοίου ακόμα και πάνω στο πλοίο.

14. IACS

14.1 Οδηγίες πιστοποίησης IACS για τον νέο κώδικα

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθενται οι μέθοδοι και τα κριτήρια για την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας Σκαφών από τα μέλη και του συνεταίρους του IACS , σχετικά με την πιστοποίηση συστημάτων ασφαλείας και κάθε βοηθητικού εξοπλισμού ασφαλείας , τα οποία καλύπτονται από τις σχετικές διατάξεις του ISPS Code.

Σκοπός της πιστοποίησης αυτής, είναι η εξασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης των παραπάνω συστημάτων με τον κώδικα, καθώς και η εξασφάλιση της άρτιας λειτουργίας τους και η συμβατότητά τους με τις ανάγκες του σκάφους.

Τα μέλη συνεργάτες του IACS, μπορούν να προχωρήσουν σε έγκριση ή σε τροποποιήσεις και επικύρωση των SSP (Ship Security Plan), τα οποία είναι απαραίτητα για την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας, εκ μέρους της σημαίας. Τα πιστοποιητικά θα συμφωνούν με τις τυποποιήσεις που απαιτούνται από τη διοίκηση της σημαίας.

Ένα μέλος του IACS , μπορεί επίσης να συμβουλευεί ή να παρέχει βοήθεια στη διεξαγωγή της αξιολόγησης ασφαλείας και την ανάπτυξη του πλάνου ασφαλείας, αρκεί να έχει την ικανότητα να αποτιμήσει τις απαιτήσεις ασφάλειας ενός σκάφους.

Ένα μέλος του IACS μπορεί να φέρει σε πέρας μία αξιολόγηση ασφαλείας και να προετοιμάσει ένα πλάνο ασφάλειας , αλλά στην περίπτωση αυτή δεν μπορεί ούτε να εγκρίνει ένα πλάνο ασφαλείας , ούτε να πιστοποιήσει την υλοποίησή του στο σκάφος, όπως επίσης, δεν μπορεί να εκδώσει Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας στο σκάφος αυτό, σχετικά με τη συμμόρφωση του.

Όταν μία εταιρεία επιθυμεί να μεταφέρει τις σχετικές με το κώδικα πιστοποιήσεις από ένα μέλος του IACS σε κάποιο άλλο, τα παραπάνω δύο μέλη πρέπει να ακολουθούν την οδηγία PR XX (Procedural Requirement on Transfer of Security Certification) .

Αν κάποιο μέλος έχει λόγους να ακυρώσει κάποιο πιστοποιητικό, θα πρέπει να κοινοποιήσει του λόγους αυτούς στο πλοίο , καθώς επίσης και στη σημαία για λογαριασμό της οποίας λειτουργεί το μέλος αυτό.

14.2 Κριτήρια Επικύρωσης

1. Τα κριτήρια για την επικύρωση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κώδικα, θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τα εφαρμόσιμα τμήματα της SOLAS XI-2 και των τμημάτων Α και Β του κώδικα.
2. Ένα μέλος του IACS που πραγματοποιεί επικυρώσεις σχετικά με τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κώδικα, θα πρέπει :
 - Να έχει την ικανότητα να αναγνωρίζει τις σχετικές απαιτήσεις ασφάλειας
 - Να διαθέτει κατάλληλες γνώσεις του πλοίου και των λειτουργιών του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων γνώσεων σχετικών με το σχεδιασμό και την κατασκευή του σκάφους.
 - Να διαθέτει στοιχεία για τους πιθανότερους κινδύνους που μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του, καθώς επίσης και τους κινδύνους που εγκυμονεί η συνεργασία πλοίου – λιμένα και γνώσεις για το πώς οι κίνδυνοι αυτοί μπορούν να μειωθούν
 - Να ενημερώνει , να αναπτύσσει και να εμπλουτίζει τις εμπειρίες του προσωπικού
 - Να παρακολουθεί την αξιοπιστία του προσωπικού της
 - Να διαθέτει κατάλληλα μέσα για να αποφεύγεται διαρροή ή πρόσβαση μη εξουσιοδοτημένων ατόμων σε ευαίσθητα θέματα ασφάλειας
 - Να έχει γνώσεις σχετικά με τις απαιτήσεις των Α και Β μερών του κώδικα καθώς και των διεθνών και εθνικών νομοθεσιών και των απαιτήσεων ασφάλειας
 - Να έχει επίγνωση των τρεχουσών απειλών της ασφάλειας
 - Να αναγνωρίζει και να ανιχνεύει όπλα, επικίνδυνες ουσίες και συσκευές
 - Να αναγνωρίζει , διακριτικά χαρακτηριστικά και συμπεριφορές ατόμων που πιθανόν να απειλήσουν την ασφάλεια
 - Να γνωρίζει τεχνικές καταπάτησης των μέτρων ασφαλείας
 - Να γνωρίζει τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας

- Καθώς επίσης και τους λειτουργικούς τους περιορισμούς
3. Αν ένα μέλος του IACS ,όπως είναι ένας Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας , συμβουλεύει ή συνεργάζεται με μία εταιρία για θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων και πλάνων ασφαλείας, το μέλος αυτό δεν μπορεί να είναι αρμόδιο για την επικύρωση οποιουδήποτε σχεδίου εξαιτίας της σύγκρουσης συμφερόντων.
 4. Οι διοικητικές υπηρεσίες επικύρωσης του Κώδικα θα πρέπει να :
 - a) Γνωρίζουν καλά τον Κώδικα, όπως και τις διαδικασίες και πρακτικές επικύρωσης
 - b) Εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές πρέπει να λαμβάνουν τη σχετική εκπαίδευση και εμπειρία όπως αναφέρεται στη σχετική οδηγία PR 25, η οποία επισυνάπτεται στο παράρτημα.
 5. Τα μέλη του IACS φυσιολογικά δεν πρέπει να επικυρώνουν τη συμμόρφωση των πλάνων ασφαλείας τα οποία δεν έχουν εγκρίνει. Παρόλα αυτά, περιορισμένη παραχώρηση αρμοδιοτήτων από τη σημαία ή εξαιτίας μεταφοράς επικύρωσης μπορούν να καταστήσουν το παραπάνω απαίτηση. Η κάθε τέτοια αίτηση πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση. Σε τέτοιες περιπτώσεις το μέλος έχει το δικαίωμα να επανεξετάζει το πλάνο ασφαλείας κατά ή ακόμα και πριν την επαλήθευση.
 6. Ένα μέλος του IACS που εγκρίνει ένα πλάνο ασφαλείας ή εκδίδει πιστοποιητικό ασφαλείας πρέπει να έχει εφαρμόσει ένα τεκμηριωμένο σύστημα που θα εξασφαλίζει ότι η διαδικασία επικύρωσης εκτελείται σύμφωνα με τις οδηγίες αυτού του κεφαλαίου. Το σύστημα αυτό ,μεταξύ άλλων, θα συμπεριλαμβάνει διαδικασίες και οδηγίες για τα παρακάτω:
 - Συμφωνητικό σύμβασης με τις εταιρίες, για τα σκάφη τους
 - Σχεδιασμός και εκτέλεση επικύρωσης και πιστοποίησης του Πλάνου Ασφαλείας
 - Υποβολή έκθεσης των αποτελεσμάτων της επικύρωσης και έκδοσης των Πλάνων Ασφαλείας
 - Έκδοση προσωρινών και τελικών πιστοποιητικών

7. Η έγκριση και επικύρωση του Πλάνου Ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει:
- Να καθορίζει ότι το Πλάνο Ασφάλειας του πλοίου και / ή τροποποιήσεις είναι σύμφωνες με τις διατάξεις για τα τρία επίπεδα ασφαλείας όπως ορίζονται από τον Κώδικα εκ μέρους της σημαίας.
 - Να καθορίζει τη συμμόρφωση με τον Κώδικα στα σκάφη
 - Να καθορίζει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των Πλάνων Ασφαλείας στα σκάφη

14.3 Υποχρεώσεις της εταιρίας

Η εταιρία θα πρέπει να παρέχει γραπτή Αξιολόγηση Ασφαλείας , η οποία θα έχει πραγματοποιηθεί από ή εκ μέρους του Αξιωματικού Ασφάλειας της Εταιρίας , μαζί με τις διαδικασίες ασφάλειας και με τα σχετικά αρχεία.

Τα αρχεία αυτά θα παρέχουν αντικειμενικές αποδείξεις της συμμόρφωσης με Πλάνου Ασφάλειας του πλοίου και της συντήρησης του εξοπλισμού ασφαλείας που απαιτείται από αυτό.

Η εταιρία πρέπει να παρέχει γραπτές αποδείξεις μίας καθαρής έκθεσης συγκροτημένης από τον πλοίαρχο αναφορικά με την ευθύνη της λήψης των σχετικών με την ασφάλεια του πλοίου , αποφάσεων.

Η εταιρία πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο SSO , CSO και ο πλοίαρχος, λαμβάνουν την αναγκαία υποστήριξη, ώστε να εκπληρώσουν τα αναγκαία καθήκοντα και τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με το κώδικα.

Η εταιρία καλείται να καταγράφει και να παρέχει συγκεκριμένες πληροφορίες στο σκάφος , να τις ανανεώνει και να τις διατηρεί έγκυρες.

Οι πληροφορίες αυτές θα περιλαμβάνουν:

- i) τα υπεύθυνα μέρη για το διορισμό του πληρώματος (διαχειρίστριες εταιρίες, πράκτορες κλπ.)
- ii) τα μέρη τα οποία αποφασίζουν για το πώς θα δουλέψει το πλοίο (πχ ναυλωτές)
- iii) σε περιπτώσεις που το πλοίο είναι ναυλωμένο υπό τους όρους ενός ναυλοσύμφωνου, λεπτομέρειες της ναύλωσης (time or voyage)

Η εταιρία θα διεξάγει εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των δραστηριοτήτων ασφάλειας, τουλάχιστον μία φορά κάθε δώδεκα μήνες επάνω στο κάθε σκάφος.

Η εταιρία θα πρέπει να επανεξετάσει την αξιολόγηση και το πλάνο ασφαλείας και αυτό θα πρέπει να γίνει κατά τη διάρκεια εκπαίδευσης ή γυμνασίων. Για το σκοπό αυτό πρέπει να αποδειχθούν τα ακόλουθα:

1. αρχεία κάθε περίπτωσης, στην οποία αναγνωρίζεται μη συμμόρφωση
2. κάθε διορθωτική ενέργεια που σχετίζεται με καταστάσεις μη συμμόρφωσης
3. διενέργεια εσωτερικού ελέγχου, ο οποίος πραγματοποιήθηκε πάνω στο σκάφος.

14.4 Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου

Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου πρέπει να πραγματοποιείται από πρόσωπα με τις κατάλληλες ικανότητες σε θέματα ασφαλείας, ώστε να αξιολογούν τους κινδύνους αλλά και τα θέματα του πλοίου.

Η αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει μία επί τόπου έρευνα, όπως επίσης και τα ακόλουθα στοιχεία:

1. αναγνώριση των υπαρχόντων μέτρων διαδικασιών και πρακτικών ασφαλείας
2. αναγνώριση και αξιολόγηση των βασικών διαδικασιών του πλοίου
3. αναγνώριση και ανάλυση των κινδύνων που απειλούν αυτές τις διαδικασίες
4. αναγνώριση των αδυναμιών του συστήματος συμπεριλαμβανομένων , του ανθρώπινου στοιχείου, των πολιτικών και των διαδικασιών

Η αξιολόγηση ασφαλείας πρέπει να καταχωρηθεί, να αναθεωρηθεί, να γίνει αποδεκτή και να διατηρηθεί από την εταιρία για την υποβολή της κατά τη διαδικασία έγκρισης του Πλάνου Ασφάλειας του Πλοίου.

Οι αξιολογήσεις ασφαλείας πρέπει να εκτελούνται βασισμένες στην εξέταση συγκεκριμένων σεναρίων απειλής , συμπεριλαμβανομένων των κανονικών σχεδίων εμπορικής συναλλαγής, λαμβάνοντας υπόψη την ευπάθεια του σκάφους και τις συνέπειες των σεναρίων αυτών.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου παρατίθενται στον Κώδικα ISPS μέρος B παρ. 8.

14.5 Έγκριση Πλάνου Ασφάλειας Πλοίου

Η εταιρία πρέπει να ετοιμάσει και να υποβάλει σε μία συμβεβλημένη με τον IACS κοινότητα ένα πλάνο ασφαλείας για κάθε πλοίο της. Το σχέδιο αυτό πρέπει να επαναθεωρηθεί και να εγκριθεί εκ μέρους της σημαίας.

Κάθε αναγνωρισμένη τροποποίηση του πλάνου ασφαλείας κατά την περίοδο πιστοποίησης, πρέπει να υποβάλλεται για αναθεώρηση και έγκριση όπως απαιτείται από τη σημαία.

Οι τροποποιήσεις του πλάνου ασφαλείας πρέπει να συνοδεύονται από την αξιολόγηση της ασφαλείας από την οποία το πλάνο ασφαλείας αναπτύχθηκε.

Το πλάνο ασφαλείας πρέπει να αναπτύσσεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του α και β μέρους του κώδικα και να γράφεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του σκάφους.

Αν η γλώσσα – γλώσσες που χρησιμοποιούνται στο σκάφος δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική τότε θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μετάφραση σε μία εξ' αυτών.

Στο πλάνο ασφαλείας του πλοίου πρέπει να καταχωρούνται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. μέτρα σχεδιασμένα για την αποτροπή εισόδου όπλων και επικίνδυνων υλικών και συσκευών που έχουν σκοπό να χρησιμοποιηθούν εναντίον ανθρώπων, πλοίων και λιμένων, όπως και φορτίων που δεν προορίζονται να βρίσκονται πάνω στο πλοίο.
2. προσδιορισμός των απαγορευμένων περιοχών και μέτρα για την αποτροπή παραβίασης των χώρων αυτών από μη εξουσιοδοτημένα άτομα
3. μέτρα για την αποτροπή εισόδου μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στο πλοίο
4. διαδικασίες που ανταποκρίνονται σε απειλές της ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων εφοδίων για τη διενέργεια κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της συνεργασίας πλοίου – λιμένα.
5. διαδικασίες που ανταποκρίνονται σε οποιαδήποτε οδηγία ασφαλείας που έχει δοθεί από συμβαλλόμενες κυβερνήσεις στο επίπεδο ασφαλείας 3
6. διαδικασίες εγκατάλειψης, σε περίπτωση κινδύνου
7. καθήκοντα του πληρώματος του πλοίου, αναφορικά με τις ευθύνες για την ασφαλεία και για τις απαιτήσεις ασφαλείας
8. διαδικασίες ελέγχου των δραστηριοτήτων ασφαλείας

9. διαδικασίες για την εκπαίδευση , τα γυμνάσια και τις ασκήσεις που σχετίζονται με το πλάνο ασφάλειας του πλοίου
10. διαδικασίες αλληλεπίδρασης με τις ενέργειες ασφάλειας των λιμένων
11. διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του πλάνου ασφάλειας του πλοίου και την ανανέωσή του
12. διαδικασίες εκθέσεως – καταγραφής περιστατικών σχετικών με την ασφάλεια
13. προσδιορισμός του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου
14. προσδιορισμός του αξιωματικού ασφαλείας της εταιρίας συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για 24ωρή επαφή με αυτόν
15. διαδικασίες για την εξασφάλιση επιθεώρησης, ελέγχου , ρύθμισης και συντήρησης του εξοπλισμού ασφαλείας που παρέχεται στο πλοίο, αν υπάρχει
16. συχνότητα ελέγχου και ρυθμίσεως του εξοπλισμού ασφαλείας που παρέχεται στο πλοίο
17. προσδιορισμός των περιοχών από όπου ενεργοποιείται το σύστημα συναγερμού του πλοίου
18. διαδικασίες και οδηγίες σχετικά με τη χρήση του συναγερμού του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του ελέγχου, της ενεργοποίησης και απενεργοποίησης και της εκ νέου θέσης του σε λειτουργία για τη μείωση των περιπτώσεων λανθασμένης έναρξης συναγερμού

Το πλάνο ασφάλειας του πλοίου δεν μπορεί να εγκριθεί από καμία κοινότητα του IACS, η οποία έχει αναμιχθεί στην προετοιμασία της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου ή του πλάνου ασφαλείας του ή σε κάθε σχετική με αυτά τροποποίηση.

Όταν ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας (ΑΟΑ) εγκρίνει το πλάνο ασφαλείας του πλοίου, σαν ελάχιστη απαίτηση έχει να κρατήσει ένα αντίγραφο α) της έγκρισης , β) της πρώτης σελίδας του πλάνου ασφαλείας , γ) τα περιεχόμενα του πλάνου ασφαλείας, δ) το ιστορικό των αναθεωρήσεων του πλάνου ασφαλείας του πλοίου.

Όλες αυτές οι τηρούμενες σελίδες , θα πρέπει να σφραγιστούν ως εγκεκριμένες. Όλες οι άλλες σελίδες του πλάνου ασφαλείας που δεν κρατούνται από τον ΑΟΑ θα πρέπει να σφραγιστούν επίσης ως εγκεκριμένες. Η εταιρία θα πρέπει να είναι το μόνο μέρος το οποίο θα κρατήσει ολόκληρο το πλάνο ασφαλείας του πλοίου.

14.6 Επικύρωση του πλοίου

Η επικύρωση για έκδοση ή ανανέωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας του Πλοίου αποτελείται από τα ακόλουθα βήματα:

1. Επικύρωση ότι το Πλάνο Ασφάλειας, όπως και οποιαδήποτε τροποποίηση και συσχετιζόμενη διαδικασία με αυτό υλοποιείται αποτελεσματικά
2. Επικύρωση ότι το σύστημα και ο εξοπλισμός ασφαλείας ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις
3. Επαλήθευση ότι το αντιπροσωπευτικό δείγμα της ασφαλείας και του εξοπλισμού εγρήγορσης είναι λειτουργικό και μπορεί να αποδώσει τις υπηρεσίες για τις οποίες σχεδιάστηκε

Η εσωτερική επαλήθευση πρέπει να περιλαμβάνει αντικειμενικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας έχει τεθεί σε λειτουργία πάνω στο πλοίο για τουλάχιστον δύο μήνες (από την ημέρα όπου το πλάνο ασφαλείας του πλοίου έφθασε στο σκάφος από τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου) και ότι τουλάχιστον οι διαδικασίες που περιγράφονται λεπτομερώς στον κώδικα ISPS μέρος Α/ 10.1.1 , 10.1.6 και 10.1.10, έχουν τεθεί σε εφαρμογή.

Αν οι επικυρώσεις των θεμάτων που περιγράφονται παραπάνω δεν έχουν συμπληρωθεί ικανοποιητικά , το Διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου δεν μπορεί να εκδοθεί, επικυρωθεί ή να ανανεωθεί.

Αν ο ελεγκτής αναγνωρίσει , μέσα από αντικειμενικά στοιχεία, ελλιπή συμμόρφωση με το εγκεκριμένο πλάνο ασφαλείας, το γεγονός αυτό πρέπει να κοινοποιηθεί στην εταιρία, στη σημαία και στον οργανισμό που ενέκρινε το συγκεκριμένο πλάνο ασφαλείας. Στην περίπτωση αυτή, το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας δεν εκδίδεται, μέχρις ότου να αποδειχθεί ότι το σύστημα και ο εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου ικανοποιεί όλες τις απαιτήσεις και ότι το πλοίο είναι συμβατό με τις νέες σχετικές διατάξεις του α μέρους του κώδικα , λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που περιέχονται στο β μέρος, εκτός και αν έχουν δοθεί διαφορετικές οδηγίες από τη σημαία.

Αν ο ελεγκτής προσδιορίσει , μέσω αντικειμενικών στοιχείων ελλιπή συμμόρφωση κατά τη διαδικασία επαλήθευσης , θα πρέπει να ζητήσει από τον πλοίαρχο και τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου να λάβουν μέτρα για το γεγονός αυτό. Όπου ο ελεγκτής δεν είναι ικανοποιημένος με τα προσωρινά μέτρα που λαμβάνονται , πρέπει να κάνει εισήγηση και να επικοινωνήσει με τη σημαία ώστε να

εξασφαλίσει την άδεια να εκδώσει Conditional ISSC όταν έχουν ανιχνευθεί μικρές αποκλίσεις. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας του Πλοίου δεν θα πρέπει να εκδοθεί έως ότου μπορεί να αποδειχθεί ότι το σύστημα και ο εξοπλισμός ασφάλειας ικανοποιούν όλες τις απαιτήσεις και ότι το πλοίο είναι συμβατό με τις ισχύουσες απαιτήσεις του α (και β) μέρους κώδικα.

Ενδιάμεση επαλήθευση θα πρέπει να λάβει χώρα, μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετειακής ημερομηνίας της πιστοποίησης.

Ανανέωση της επαλήθευση θα πρέπει να λαμβάνει χώρα σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 χρόνια και θα πρέπει να ολοκληρώνεται μέσα στους τρεις μήνες που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού. Εάν η ανανέωση της επαλήθευσης ολοκληρώνεται σε διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών , το πιστοποιητικό εκδίδεται την ημερομηνία της πλήρους ανανέωσης της επαλήθευσης.

Η αρχική , ενδιάμεση ή η ανανέωση της επαλήθευσης μπορεί να πραγματοποιηθεί από κοινού με έναν ελεγκτή του ISM πλοίου.

Πρόσθετη επαλήθευση θα πρέπει να πραγματοποιηθεί εάν απαιτηθεί από τη σημαία.

14.7 Έκδοση και επικύρωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας του Πλοίου

Το ΔΠΑΠ θα πρέπει να εκδίδεται μετά από μία αρχική ή μια ανανέωση επαλήθευσης σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν και να επικυρώνεται κατά την ενδιάμεση επαλήθευση και κάθε πρόσθετη επαλήθευση που απαιτείται από τη σημαία.

Το ΔΠΑΠ ισχύει για μία περίοδο που δε θα ξεπερνάει τα πέντε χρόνια.

Με την ολοκλήρωση του ελέγχου για τη διευκόλυνση της αναθεώρησης της έκθεσης του ελεγκτή, πριν από την έκδοση του τελικού, ένα ISSC με διάρκεια που δεν θα υπερβαίνει τους 5 μήνες μπορεί να εκδοθεί από τον ελεγκτή.

Όταν η ανανέωση της επικύρωσης ολοκληρώνεται μέσα στο διάστημα των τριών μηνών πριν την ημερομηνία λήξης του τρέχοντος πιστοποιητικού ,το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ανανέωσης της επικύρωσης και δε θα διαρκεί περισσότερο από πέντε χρόνια από την ημερομηνία του ισχύοντος πιστοποιητικού.

Όταν η ανανέωση της επικύρωσης ολοκληρώνεται μετά τη λήξη του ισχύοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ανανέωσης της επικύρωσης και δε θα διαρκεί περισσότερο από 5 χρόνια από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

Όταν η ανανέωση της επικύρωσης ολοκληρώνεται μετά από τους τρεις μήνες που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης του ισχύοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό, θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ανανέωσης της επικύρωσης και έως μία ημερομηνία που δεν θα ξεπερνάει τα πέντε χρόνια από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ανανέωσης επικύρωσης.

Εάν η ανανέωση επαλήθευσης έχει ολοκληρωθεί και το καινούριο πιστοποιητικό δεν μπορεί να εκδοθεί ή να φτάσει στο πλοίο πριν από την ημερομηνία λήξης του ισχύοντος πιστοποιητικού, αυτό το πιστοποιητικό θα πρέπει να γίνεται αποδεκτό ως ισχύον, για μία επιπλέον περίοδο, που δεν θα πρέπει να ξεπερνά τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης.

Εάν ένα πλοίο, τη στιγμή που το πιστοποιητικό του λήγει, δε βρίσκεται σε λιμάνι, ώστε να πραγματοποιηθεί η επικύρωσή του, η σημαία μπορεί να επεκτείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η επέκταση αυτή θα χορηγείται μόνο με σκοπό να επιτραπεί στο πλοίο να ολοκληρώσει το ταξίδι του για το λιμάνι στο οποίο θα γίνει η επικύρωση. Κανένα πιστοποιητικό δεν πρέπει να επεκτείνεται πέρα των τριών μηνών. Τα τεκμηριωμένα στοιχεία της σημαίας που χορηγεί αυτό το αίτημα, πρέπει να αναθεωρηθούν από την κοινότητα – μέλος του IACS πριν από την επικύρωση της επέκτασης.

Αν μία ενδιάμεση επικύρωση ολοκληρώνεται πριν την περίοδο που ορίζεται σε παραπάνω παράγραφο, τότε:

1. η ημερομηνία λήξης που φαίνεται στο πιστοποιητικό, θα πρέπει να τροποποιείται από την επικύρωση μίας ημερομηνίας, η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει τα τρία χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία η ενδιάμεση επικύρωση ολοκληρώθηκε.
2. η ημερομηνία λήξης μπορεί να παραμείνει αμετάβλητη, δεδομένου ότι μία η περισσότερες επικυρώσεις πραγματοποιούνται.

Αντίγραφο του πιστοποιητικού και της έκθεσης επικύρωσης πρέπει να δίνεται στη σημαία το συντομότερο δυνατό, εάν αυτό απαιτείται.

Με αίτηση της εταιρίας, η ημερομηνία λήξης του ISSC, μπορεί να εναρμονιστεί με την ημερομηνία λήξης του SMC (Safety Management Certificate).

Ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται σε αυτό το κεφάλαιο, θα παύει να ισχύει σε κάθε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. οι σχετικές επικυρώσεις δεν πραγματοποιούνται μέσα στις προκαθορισμένες από το παρόν κεφάλαιο περιόδους,
2. εάν το πιστοποιητικό δεν επικυρώνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο κεφάλαιο αυτό,
3. η εταιρία που λειτουργεί ένα πλοίο πάψει να το λειτουργεί,
4. κατά τη μεταφορά ενός πλοίου από μία σημαία σε άλλη

14.8 Προσωρινή Πιστοποίηση

Μία προσωρινή πιστοποίηση μπορεί να εκδοθεί μετά την 1^η Ιουλίου του 2004 για τους ακόλουθους λόγους:

1. για ένα πλοίο χωρίς πιστοποιητικό , κατά την παράδοση ή πριν από την είσοδο ή επανείσοδό του σε υπηρεσία
2. μεταφορά ενός πλοίου από μία σημαία σε άλλη
3. μεταφορά ενός πλοίου σε μία συμβεβλημένη σημαία από μία μη συμβεβλημένη
4. μία εταιρία αναλαμβάνει εκ νέου την ευθύνη για τη λειτουργία ενός πλοίου, ακόμα και αν το πλοίο ήταν παλαιότερα υπό τη διαχείριση αυτής της εταιρίας

Ένα προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας πρέπει να ισχύει για έξι μήνες και καμία χρονική επέκταση δεν πρέπει να παραχωρείται.

14.9 Έλεγχοι και Εκθέσεις Επικύρωσης

Εσωτερικός , ενδιάμεσος ή ανανεωτικός έλεγχος θα πρέπει να εκτελείται μόνο σε κατάσταση λειτουργίας και με το πλοίο πλήρως επανδρωμένο, σύμφωνα με το Safe Manning Certificate.

Έγγραφα εργασίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να διευκολύνουν την επικύρωση και να τεκμηριώσουν τα αποτελέσματα. Αυτά μπορούν να συμπεριλαμβάνουν λίστες ελέγχου για την έγκριση του Πλάνου Ασφαλείας και την επικύρωση συμμόρφωσης με το αυτό.

Ο ελεγκτής θα πρέπει να επικυρώσει τη συμμόρφωση του εγκεκριμένου Πλάνου Ασφαλείας, το οποίο παρουσιάζεται από την εταιρία και να παρουσιάζει αντικειμενικές αποδείξεις για την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών. Αυτή η

επικύρωση επιτυγχάνεται μέσω συνεντεύξεων, αναθεωρήσεων των εγγράφων και εξέτασης των αρχείων, των γυμνασίων και της εκπαίδευσης.

Ο ελεγκτής, στην αρχή του ελέγχου, θα πρέπει να εξετάσει τους θεσμοθετημένους φακέλους επιθεώρησης του σκάφους, που σχετίζονται με το AIS, το Ship Security Alert System και το Ship Identification Number ώστε να επαληθεύσει την αυθεντικότητα και την εγκυρότητά τους. Εξίσου πρέπει να εξετασθούν και οι προηγούμενες εκθέσεις επικύρωσης.

14.10 Έκθεση επικύρωσης

Η έκθεση επικύρωσης θα πρέπει να ετοιμάζεται από τον ελεγκτή στηριζόμενη στις πληροφορίες που συλλέγονται σχετικά με τη συμμόρφωση του πλοίου ως προς το εγκεκριμένο πλάνο ασφαλείας του πλοίου και ως προς τον κώδικα.

Η έκθεση πρέπει να είναι ακριβής και πλήρης, αντανακλώντας τα περιεχόμενα της επικύρωσης και πρέπει να συμπεριλαμβάνει τα ακόλουθα αντικείμενα:

1. Την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επικύρωσης και της υποβολής της έκθεσης της επικύρωσης.
2. Δήλωση της κατάστασης συμμόρφωσης με το Πλάνο Ασφαλείας του Πλοίου.
3. Έκθεση της κατάστασης λειτουργίας όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και εποπτείας όλων των συστημάτων του πλοίου.

Η έκθεση πρέπει να υποβάλλεται στην εταιρία, η οποία πρέπει να στέλνει ένα αντίγραφο της στο πλοίο.

Η εταιρία και το πλοίο πρέπει να διατηρούν τα αρχεία της έκθεσης επικύρωσης όλων των επικυρώσεων ασφαλείας, εσωτερικών και εξωτερικών. Η διατήρηση των αρχείων αυτών θα πρέπει να διαρκεί το ελάχιστον πέντε χρόνια.

14.11 Ευθύνες όσων συμμετέχουν στους ελέγχους πιστοποίησης

14.11.1 Ευθύνες της εταιρίας

Η επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS δεν απαλλάσσουν την εταιρία, τη διοίκηση, τους αξιωματικούς ή τους ναυτικούς από

την υποχρέωσή τους να ανταποκρίνονται στην εθνική και διεθνή νομοθεσία ή στα επίπεδα ασφαλείας που ισχύουν στην περιοχή που λειτουργούν.

Η εταιρία είναι υπεύθυνη για :

1. Να πληροφορεί το πλήρωμα του πλοίου για το αντικείμενο της επικύρωσης
2. Να ορίζει υπεύθυνα μέλη του προσωπικού της για να συνοδεύουν τον ελεγκτή
3. Να παρέχει τις πηγές που χρειάζονται στον ελεγκτή ,ώστε να εξασφαλίσει μία αποδοτική και αποτελεσματική διαδικασία επικύρωσης
4. Να παραχωρεί πρόσβαση και αντικειμενικά στοιχεία όταν ζητούνται
5. Να συνεργάζεται με τον ελεγκτή, ώστε να επιτευχθούν οι αντικειμενικοί στόχοι της επικύρωσης.

14.11.2 Ευθύνες της κοινότητας του IACS

Κάθε κοινότητα του IACS είναι υπεύθυνη για να εξασφαλισθεί ότι η διαδικασία επικύρωσης και πιστοποίησης εκτελείται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφηκαν και τις σχετικές απαιτήσεις της σημαίας.

Επίσης ,είναι υπεύθυνη για την υποβολή της έκθεσης επικύρωσης στην εταιρία και τη σημαία, αν αυτό απαιτείται.

14.11.3 Ευθύνες του Ελεγκτή

Ο ελεγκτής είναι υπεύθυνος για τα ακόλουθα:

1. Να φέρει σε πέρας την επικύρωση αποδοτικά και αποτελεσματικά
2. Να συμμορφώνεται με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις και άλλες κατάλληλες οδηγίες
3. Να σημειώνει στην έκθεση κάθε σοβαρή παράλειψη κατά την πραγματοποίηση της επικύρωσης
4. Να οργανώνει ειδικά τεχνικά βοηθήματα, τα οποία απαιτούνται, προκειμένου να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης
5. Να εκθέτει σαφώς τα αποτελέσματα του ελέγχου και χωρίς καθυστέρηση

Τα πρόσωπα που συμμετέχουν θα πρέπει να εξασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των στοιχείων που συμμετέχουν στην πιστοποίηση και να συμπεριφέρονται με διακριτικότητα στις ευαίσθητες πληροφορίες .

15. BIMCO

Στο περιβάλλον που δημιουργείται πλέον, με την εφαρμογή νέων κανονισμών και μέτρων πάνω στο θέμα της ασφάλειας η BIMCO, θέλοντας να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις των νέων συνθηκών λειτουργίας των πλοίων, εξέδωσε μία σειρά προκαθορισμένων όρων οι οποίοι προορίζονται για ενσωμάτωση μέσα στα ναυλοσύμφωνά .

Τα μέτρα, τα οποία επιβάλλονται από τον ISPS, περιλαμβάνουν απαιτήσεις τις οποίες οι πλοιοκτήτες δεν δύνανται να ικανοποιούν πάντα , χωρίς τη βοήθεια των ναυλωτών. Επιπλέον , πρέπει να καθοριστεί, αν ενδεχόμενες καθυστερήσεις , αυξανόμενο κόστος και έξοδα που μπορεί να προκύψουν από τα μέτρα ασφάλειας σε κάποια λιμάνια, θα τα επωμιστεί ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής ή αν θα μοιραστούν μεταξύ τους.

Έτσι και κατόπιν εκκλήσεων των πλοιοκτητών , η BIMCO εξέδωσε τον παρακάτω όρο, ο οποίος παρατίθεται σε μετάφραση :

15.1 BIMCO ISPS CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES

(a) (i) Από την ημέρα εφαρμογής του ISPS και των σχετικών τροποποιήσεων του Κεφαλαίου XI της SOLAS(ISPS Code) σε σχέση με το πλοίο και μετέπειτα κατά την τρέχουσα χρήση αυτού του Ναυλοσύμφωνου, οι Πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι και το Πλοίο και η « Εταιρία» (όπως ορίζεται από τον ISPS Code) θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISPS Code, οι οποίες σχετίζονται με το Πλοίο και την « Εταιρία». Κατόπιν εκκλήσεως, ο Πλοιοκτήτης θα παρέχει ένα αντίγραφο του σχετικού International Ship Security Certificate (ή του Interim Ship Security Certificate) στους Ναυλωτές. Ο Πλοιοκτήτης θα παρέχει στους Ναυλωτές πλήρη στοιχεία επικοινωνίας με τον Company Security Officer (CSO).

(ii) Εκτός αν ορίζεται αλλιώς από το Ναυλοσύμφωνο , απώλεια , καταστροφή , έξοδα ή καθυστέρηση, εξαιρώντας επακόλουθη απώλεια, προκαλούμενη από αποτυχία της πλευράς των Πλοιοκτητών ή της « Εταιρίας» να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του κώδικα ή του όρου αυτού, θα χρεώνεται στον Πλοιοκτήτη.

(b) (i) Οι ναυλωτές πρέπει παρέχουν στο CSO και στον SSO/ Πλοίαρχο τα πλήρη

στοιχεία επικοινωνίας τους. Όπου επιτρέπεται η υπό – εκμίσθωση υπό τους όρους του ναυλοσύμφωνου, πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα στοιχεία επικοινωνίας των υποναυλωτών παρέχονται, επίσης στον CSO και στον SSO/ Πλοίαρχο.. Επιπλέον οι Ναυλωτές θα εξασφαλίζουν ότι όλα τα υποναυλοσύμφωνα κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτού του Ναυλοσύμφωνου , περιλαμβάνουν τον ακόλουθο όρο:

« Οι Ναυλωτές θα παρέχουν στους Πλοιοκτήτες τα πλήρη στοιχεία επικοινωνίας με αυτούς και όπου υπάρχει υπό – εκμίσθωση η οποία επιτρέπεται κάτω από τους όρους αυτού του ναυλοσύμφωνου , θα εξασφαλίζουν ότι θα παρέχονται στους Πλοιοκτήτες τα στοιχεία επικοινωνίας όλων των υπό – ναυλωτών».

(ii) Εκτός αν ορίζεται αλλιώς σε αυτό το Ναυλοσύμφωνο, απώλεια, καταστροφή, έξοδα ή καθυστέρηση, εξαιρώντας επακόλουθη απώλεια, προκαλούμενη από αποτυχία της πλευράς των Ναυλωτών να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του του όρου αυτού, θα χρεώνεται στον Ναυλωτή.

(c) Εκτός αν ορίζεται κάτι άλλο, σε αυτό το Ναυλοσύμφωνο όλες οι καθυστερήσεις κόστος και έξοδα, οτιδήποτε προκύπτει άσχετα ή σχετικά με κανονισμούς ασφάλειας ή μέτρα τα οποία ζητούνται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις ή όποια σχετική αρχή, σύμφωνα με το κώδικα ISPS, συμπεριλαμβάνοντας αλλά όχι περιοριζόμενα, φρουρές ασφαλείας, υπηρεσίες καθέλκυσης, συνοδείες ρυμουλκών, εισφορές ασφάλειας σε λιμάνια ή φόρους και επιθεωρήσεις, θα είναι για λογαριασμό των Ναυλωτών, εκτός αν το κόστος αυτό ή τα έξοδα είναι αποτέλεσμα αποκλειστικά της αμέλειας του Πλοιοκτήτη. Όλα τα μέτρα, τα οποία απαιτούνται από τους Πλοιοκτήτες προκειμένου να συμμορφωθούν με το Ship Security Plan, θα χρεώνονται στους Πλοιοκτήτες.

(d) Εάν κάποιο μέρος κάνει πληρωμή, η οποία είναι για λογαριασμό του άλλου μέρους σύμφωνα με τον όρο αυτό, το άλλο μέρος θα αποζημιώσει εκείνο το μέρος που πλήρωσε.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο όρος αυτός δεν συγκρούεται με την ενσωμάτωση του War Risks Clause CONWARTIME 93 της BIMCO στα ναυλοσύμφωνα. Η απόφαση να κληθεί ή όχι κάποιο λιμάνι το οποίο εκτίθεται σε κίνδυνο πολέμου (ο οποίος περιλαμβάνει και τρομοκρατικές ενέργειες) είναι υπό

τους όρους της CONWARTIME 93. Παρόλα αυτά αν παρθεί η απόφαση να κληθεί ένα τέτοιο λιμάνι, τότε ο παραπάνω όρος μπορεί να ληφθεί υπόψη.

Επιπλέον του παραπάνω νέου όρου πρόβλημα προς επίλυση απετέλεσαν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οι οποίες έθεσαν στην ναυτιλιακή βιομηχανία έναν αριθμό νέων κανονισμών και μέτρων ασφαλείας, τα οποία όπως είναι αναμενόμενο, αυξάνουν τα έξοδα και τις καθυστερήσεις των πλοίων στα λιμάνια της Αμερικής.

Οι όροι οι οποίοι δημιουργήθηκαν προκειμένου να καλυφθούν οι παραπάνω ανάγκες είναι οι παρακάτω:

15.2 U.S. Customs – Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) Clause

Οι ναυλωτές εκουσίως υπέγραψαν την C-TPAT Agreement με τις Τελωνειακές Αρχές της Αμερικής. Οι Πλοιοκτήτες, Πλοίαρχος και Πλήρωμα κάνουν λογικές προσπάθειες, ώστε να βοηθήσουν τους Ναυλωτές να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές προκύπτουν από την C-TPAT Agreement. Παρόλα αυτά, σε καμία περίπτωση ο Πλοιοκτήτης, Πλοίαρχος και το Πλήρωμα δεν θα είναι υπεύθυνοι για καθυστερήσεις, απώλειες ή ζημιές, οι οποίες προκύπτουν από αποτυχία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραπάνω συμφωνίας, η οποία έχει υπογραφεί από τους Ναυλωτές.

Οι ναυλωτές συμφωνούν να αποζημιώνουν και να κρατούν τον Πλοιοκτήτη, Πλοίαρχο και Πλήρωμα ανέπαφο από κάθε απαίτηση που προκύπτει εναντίον του Πλοιοκτήτη, Πλοίαρχου και Πληρώματος, για όποια καθυστέρηση, απώλεια ή καταστροφή, έξοδα ή πρόστιμα, τα οποία υφίστανται οι Πλοιοκτήτες και προκύπτουν από την C-TPAT Agreement, η οποία έχει υπογραφεί από τους Ναυλωτές.

15.3 U.S Security Clause for Voyage Chartering

Κάθε πλοίο, το οποίο καλεί λιμένα της Αμερικής ή πλέει σε περιοχή της δικαιοδοσίας της, πρέπει να ακολουθεί τους παρακάτω κανονισμούς .

Αναφορά

Το πλοίο ή οι πράκτορες του , θα πρέπει να αναφέρουν και να στέλνουν όλες τις ειδοποιήσεις, όπως απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί είσοδος ή έξοδος από τις σχετικές Τελωνειακές Αρχές της Αμερικής. Όποια καθυστέρηση προκληθεί από αποτυχία αποστολής αυτής της αναφοράς , θα είναι για λογαριασμό του Πλοιοκτήτη, εκτός αν η αποτυχία αναφοράς προκλήθηκε ή αποδίδεται στον Ναυλωτή ή στον αντιπρόσωπό του ή στους πράκτορες , συμπεριλαμβανομένων αλλά χωρίς να περιορίζεται σε αυτούς, των φορτωτών και / ή του παραλήπτη του φορτίου.

Εκτελωνισμός

Εκτός αν προκληθεί από αμέλεια του Πλοιοκτήτη, όποια καθυστέρηση υπάρξει ή χάσιμο χρόνου στην προσπάθεια εισόδου ή εξόδου από τον τελωνειακό έλεγχο από τις σχετικές Αμερικανικές αρχές, θα λαμβάνεται υπόψη ως laytime ή ως χρόνος υπερημερίας.

Έξοδα

Όποια έξοδα ή επιπρόσθετα τέλη σχετιζόμενα με το φορτίο, ακόμα και αν επιβάλλονται εναντίον του πλοίου, τα οποία προκύπτουν από τα μέτρα ασφάλειας, τα οποία επιβάλλονται στα λιμάνια φόρτωσης ή / και εκφόρτωσης και /ή άλλα λιμάνια, στα οποία οι ναυλωτές ζήτησαν το πλοίο , θα είναι για λογαριασμό του Ναυλωτή.

Notice of Readiness

Εκτός αν περιλαμβάνεται κάτι αντίθετο στο Ναυλοσύμφωνο, το πλοίο θα είναι αρμόδιο να υποβάλλει Notice of Readiness (Δήλωση Ετοιμότητας) , εάν είναι έτοιμο ή όχι για είσοδο από τις σχετικές Αμερικανικές Αρχές.

15.4 U.S Security Clause for Time Chartering

Στην περίπτωση Ναυλοσύμφωνου Time Charter, προστίθεται για την περίπτωση πλοίων που λειτουργούν στην Αμερική, η παρακάτω παράγραφος.

« Εκτός αν κάτι άλλο ορίζεται στο Ναυλοσύμφωνο, όλο το κόστος ή τα έξοδα που προκύπτουν από, ή σχετίζονται με κανονισμούς ή μέτρα ασφαλείας τα οποία θέτονται από τις Αμερικανικές Αρχές, συμπεριλαμβάνοντας , αλλά χωρίς να περιορίζονται, φρουρές ασφαλείας, υπηρεσίες καθέλκυσης , συνοδείες ρυμουλκών, λιμενικά τέλη ασφαλείας ή φόρους και επιθεωρήσεις, θα είναι για λογαριασμό των Ναυλωτών, εκτός αν το κόστος ή τα έξοδα προκληθούν μόνο από αμέλεια του Πλοιοκτήτη».

15.5 U.S. Customs 24 Hours Rule

Σχετικά με τον 24 hour Rule της Αμερικής, έχει γίνει ιδιαίτερη μνεία , στο κεφάλαιο που αφορά την Αμερική . Στην προκειμένη περίπτωση θα δούμε την προσέγγιση της BIMCO πάνω στο θέμα αυτό, μέσα από την δημιουργία των παρακάτω όρων τόσο για Voyage όσο και για Time Charter Parties.

15.6 U.S. Customs 24 Hours Rule Clause for Voyage Charter Parties

(a) Εάν το φορτίο προορίζεται για την Αμερική ή περνάει transit μέσα από Αμερικάνικο λιμένα, τότε οι Ναυλωτές πρέπει:

(i) Να παρέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες , κατόπιν αιτήσεως του Πλοιοκτήτη, στον Πλοιοκτήτη και / ή στον πράκτορά του , προκειμένου να τον βοηθήσει να μεταβιβάσει μέσα στο χρόνο, σωστή δήλωση του φορτίου απευθείας στις Τελωνειακές Αρχές της Αμερικής , ή

(ii) Εάν επιτρέπεται από τους κανονισμούς (19CFR 4.7) των Αμερικανικών Τελωνειακών Αρχών ή από όποιες επακόλουθες τροποποιήσεις σε αυτούς , να υποβάλλουν δήλωση του φορτίου άμεσα στις Τελωνειακές Αρχές της Αμερικής και να παρέχουν στον Πλοιοκτήτη αντίγραφο αυτής.

Σε όλες τις περιπτώσεις , η δήλωση του φορτίου πρέπει να υποβάλλεται στις Τελωνειακές Αρχές της Αμερικής 24 ώρες πριν τη φόρτωση.

(b) Οι Ναυλωτές αναλαμβάνουν την υποχρέωση να αποζημιώνουν και να κρατούν , προστατευμένους και χωρίς βλάβες τους Πλοιοκτήτες κατά οποιασδήποτε απώλειας και / ή οποιασδήποτε καταστροφής (συμπεριλαμβανομένης και επακόλουθης

απώλειας ή /και καταστροφής) και όποια έξοδα , πρόστιμα , ποινές και όλες τις άλλες απαιτήσεις οποιασδήποτε φύσης , συμπεριλαμβανομένου, αλλά χωρίς τον περιορισμό σε αυτό, του νομικού κόστους, το οποίο προκύπτει από αποτυχία των Ναυλωτών, να συμμορφωθούν στις απαιτήσεις της παραγράφου (α) του συγκεκριμένου όρου.

(c) Εάν το πλοίο κρατείται η συλλαμβάνεται, ως αποτέλεσμα αποτυχίας του Ναυλωτή να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις , της παραγράφου (α), οι Ναυλωτές πρέπει να δεσμεύονται στο να εξασφαλίσουν την έγκαιρη αποδέσμευση του πλοίου. Ο χρόνος που χρησιμοποιείται ή χάνεται μέχρι να επιτραπεί στο πλοίο ο απόπλους από κάποιο λιμάνι ή θα υπολογιστεί ως laytime ή αν το πλοίο είναι ήδη σε υπερημερία , ως χρόνος υπερημερίας.

15.7 U.S Customs 24 Hour Rule Clause for Time Charter Parties

Ο όρος αυτός προστίθεται στα Ναυλοσύμφωνα με το ίδιο ακριβώς κείμενο του 24 HOUR RULE για τα Voyage Charter Parties με τη μόνη διαφορά ότι στην παράγραφο (c) αντί της πρόταση που αναφέρει το χρόνο που θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage, προστίθεται η παρακάτω:

« Εκτός αν ορίζεται κάτι αντίθετο από το Ναυλοσύμφωνο, το πλοίο θα παραμένει ναυλωμένο». **

** Τα πρωτότυπα κείμενα των όρων παραθέτονται στο Παράρτημα

15.8 Έρευνα BIMCO για τη διαδικασία και το χρόνο συμμόρφωσης των πλοιοκτητών στον κώδικα ISPS

Στις 20 Φεβρουαρίου του 2004 η BIMCO δημοσίευσε έρευνα, την οποία πραγματοποίησε κατόπιν εκκλήσεως του Γενικού Γραμματέα του IMO και Ε.Ε. Μητρόπουλου, σχετικά με την εφαρμογή των απαιτήσεων του νέου κώδικα που τίθενται σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2004.

Η έρευνα διεξήχθη μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και μέχρι την ημέρα της δημοσίευσης είχαν ψηφίσει 139 μέλη της BIMCO.

Από αυτούς οι 131 έδειξαν ότι όλα τα σκάφη στους στόλους τους θα έχουν συμμορφωθεί με τον κώδικα μέχρι την 1^η Ιουλίου 2004. Εντούτοις, 24 από αυτούς υπέβαλαν σχόλια, τα οποία προκαλούν ιδιαίτερες ανησυχίες και αφορούν την άποψη ότι η συμμόρφωση μέχρι την λήξη της προθεσμίας θα εξαρτηθεί κατά ένα μεγάλο μέρος από τη δυνατότητα της κάθε σημαίας, και των Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφαλείας (RSO) να εγκρίνουν τις Αξιολογήσεις Ασφαλείας των Πλοίων και τα Πλάνα Ασφαλείας και να εκδίδουν Διεθνή Πιστοποιητικά Ασφαλείας και Αρχεία Διαρκούς Σύνοψης (CSR).

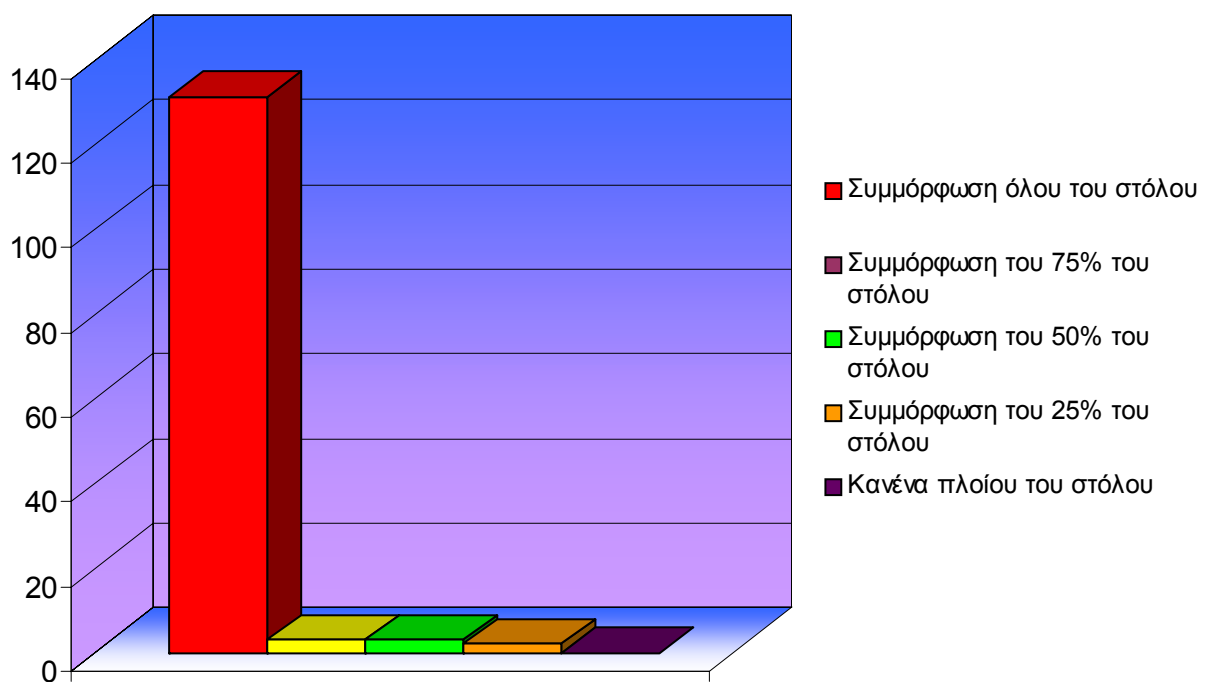
Τρεις (2%) από τους 139 απήντησαν ότι περίπου το 75% των σκαφών του στόλου τους θα είναι συμμορφωμένα με τον κώδικα μέχρι την 1^η Ιουλίου 2004 και τρεις επίσης ήταν αυτοί που έδωσαν το 50% του στόλου τους.

Δύο (1%) ερωτηθέντες, έδειξαν ότι περίπου το 25% των σκαφών του στόλου τους θα έχει συμμορφωθεί με τον κώδικα μέχρι την 1^η Ιουλίου του 2004, και κανείς δεν έδειξε ότι κανένα από τα σκάφη του δεν θα είναι συμμορφωμένο μέχρι τη λήξη της προθεσμίας.

Στην επόμενη σελίδα απεικονίζονται και διαγραμματικά τα αποτελέσματα της παραπάνω έρευνας.

Τελειώνοντας πρέπει να αναφέρουμε ότι αυτή τη στιγμή η BIMCO αναζητά ποσοτικές πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των SSA's SSP's τα οποία έχουν υποβληθεί από τα μέλη της και αναμένεται να εγκριθούν, καθώς και τον αριθμό των ISSC's που έχουν ληφθεί.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1



16. INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο από την πλευρά του εξέδωσε μία σειρά οδηγιών εφαρμογής του κώδικα ISPS υπό τον τίτλο “ Guidance on the amended and new SOLAS Regulations related to security and the new International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code”.

Η κατευθυντήριες οδηγίες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, οι οποίες αποτελούν σημαντικό βοήθημα στην κατάρτιση του Σχεδίου Ασφαλείας του Πλοίου, αποτελούνται από τα παρακάτω κεφάλαια:

1. Ship Modifications / Additional Carriage Requirements
2. Company Responsibilities
3. Documentary Requirements
4. The ISPS Code in Operation – Compliance and Controls
5. Obligations of Contracting Governments
6. Requirements for ports

Το πλήρες κείμενο των παραπάνω οδηγιών επισυνάπτονται στο παράρτημα μαζί με ένα checklist, το οποίο κατήρτισε το επιμελητήριο ως υπόμνηση για την σειρά των απαιτούμενων ενεργειών για την εφαρμογή του κώδικα.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθούμε και στη σημαντική διάθεση πόρων από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο ,πάνω σε θέματα ασφαλείας.

17. Κόστος εφαρμογής

Έχοντας στο μυαλό τα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη όσα έχουν συμβεί στο παρελθόν σε παρόμοιες περιπτώσεις (ISM Code), μπορούμε να πραγματοποιήσουμε μία σύντομη προσέγγιση του κόστους, το οποίο προκύπτει για μία ναυτιλιακή εταιρία για τη συμμόρφωση αυτής και του στόλου της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νέου κώδικα.

Συγκεκριμένα η εταιρία καλείται να ανταποκριθεί στα παρακάτω:

1. Κόστος δημιουργίας Πλάνου Ασφαλείας Πλοίου – Αξιολόγησης Ασφάλειας
2. Κόστος πρόσληψης και εκπαίδευσης SSO/CSO
3. Κόστος εγκατάστασης υποχρεωτικού εξοπλισμού ασφαλείας
4. Κόστος πιστοποίησης , έλεγχου και έγκρισης

Η εξ' αρχής μεγάλη πίεση του χρόνου , θα συμβάλει περαιτέρω στην αύξηση του προβλεπόμενου κόστους, το οποίο καλείται να επωμιστεί η εταιρία και το πλοίο. Επιπλέον, το βάρος αυτό μεγαλώνει για την εταιρία και το πλοίο όταν, εκτός από αυτά, καλούνται να ανταποκριθούν και στην αναμενόμενη αύξηση των λιμενικών τελών, τα οποία θα είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής των νέων διατάξεων.

Σε αναφορά του Οργανισμού Οικονομικής Βοήθειας και ανάπτυξης (Organization for Economic Co-operation and Development/ OECD) για την ασφάλεια στις ναυτιλιακές μεταφορές , η οποία εκδόθηκε τον Ιούλιο του 2003, αναφέρεται μία εκτίμηση του αρχικού κόστους οργάνωσης το οποίο θα προκύψει για τους διαχειριστές των πλοίων, το οποίο θα είναι τουλάχιστον 1.279 εκατομμύρια δολάρια και 730 εκατομμύρια δολάρια από εδώ και πέρα για κάθε χρόνο. Οι υπολογισμοί αυτοί δεν συμπεριλαμβάνουν το κόστος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του IMO για το AMS ούτε το έμμεσο κόστος το οποίο προκύπτει από τη λειτουργία του πλοίου σε επίπεδα ασφαλείας 2 και 3.*

* OECD Report Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact , July 2003 (www.oecd.org)

Επιπλέον, στην έκθεση του Οργανισμού, επισημαίνεται η πολυπλοκότητα του θέματος, από τη στιγμή που εκτός από τους κανονισμούς του IMO, η Αμερική έχει εκδώσει επιπλέον κανονισμούς, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο δύσκολη την εκτίμηση του κόστους.

Η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) υπολογίζοντας προσεγγιστικά το κόστος που έχει προκύψει για εκείνους που έχουν σχεδόν ολοκληρώσει τις διαδικασίες συμμόρφωσής τους με τον κώδικα, δίνει ότι αυτό είναι ανάμεσα στα 10 με 20.000 δολάρια για κάθε πλοίο.

Από την άλλη πλευρά, η άποψη του ICS (International Chamber of Shipping) για το κόστος, επισημαίνει ότι αυτό επιβαρύνεται ιδιαίτερα από το κόστος έγκρισης των Πλάνων Ασφαλείας, ενώ πάνω στο θέμα αυτό διάφορα ρυθμιστικά σώματα όπως για παράδειγμα το UK's Maritime and Coastguard Agency, για να ελαφρύνουν τις εταιρίες και τα λιμάνια από το επιπλέον κόστος, αποφάσισαν να μην χρεώνουν την έγκριση των πλάνων ασφαλείας του.

Σύμφωνα με έρευνα, η οποία διεξήχθη από το Lloyd's Ship Manager (September 2003), πάνω από το 60% των ερωτηθέντων απάντησε ότι δεν έχουν δοθεί σαφείς και επαρκείς οδηγίες από τις σημαίες σχετικά με την προετοιμασία τους για τον κώδικα. Το 50% των ερωτηθέντων, υποστήριξε ότι δεν έχει γίνει σαφής διαχωρισμός των ευθυνών των πλοιοκτητών και των λιμενικών αρχών και σχετικά με το κόστος, πάνω από το 60% των ερωτηθέντων απήντησε ότι η συμμόρφωση με τον κώδικα θα αποτελέσει σοβαρή διαρροή από τον προϋπολογισμό τους. Πάνω από το 70% υπολόγισε αύξηση στον ετήσιο προϋπολογισμό της τάξεως των 10-20.000 δολαρίων κατά πλοίο, ενώ το 14% υπολόγισε αντίστοιχη αύξηση 30.000 με 40.000 δολαρίων και ένα 14% ακόμη αύξηση 50.000 δολαρίων.

Παρόλα αυτά όμως οι γραμμές οι οποίες θέλουν να κρατήσουν το κομμάτι του εμπορίου που τους ανήκει με την Αμερική, ανεξαρτήτως του κόστους που προκύπτει, πρέπει να συμμορφωθούν με τα μέτρα τα οποία επιβάλλει.

Σύμφωνα με αναφορά της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, το κόστος και η κατανομή του κόστους για τα μέτρα ασφαλείας πρέπει να βασίζεται στην εφαρμογή λογικών μέτρων αποφυγής τρομοκρατικών επιθέσεων. Η ανάλυση του κόστους θα πρέπει να περιλαμβάνει το πραγματικό κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, το άμεσο και το έμμεσο κόστος (πχ καθυστερήσεις και επιπλέον εξοπλισμός), τον αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο και τη διαστρέβλωση των κανόνων του εμπορίου. Αναπόφευκτα, συνεχίζεται στην

έκθεση της επιτροπής, η ενδυνάμωση των μέτρων ασφαλείας θα δημιουργήσει πολυδάπανες ανακατατάξεις σε όρους εξοπλισμού και διάρθρωσης, καθώς επίσης σε ανθρώπινο δυναμικό και εκπαίδευση.*

Κλείνοντας τη σύντομη αυτή ανάλυση του κόστους, το οποίο προκύπτει μέσα από την εφαρμογή των νέων κανονισμών, πρέπει να αναφέρουμε μία ουσιαστική διαφορά του κώδικα αυτού σε σχέση με άλλους, η οποία έγκειται στο γεγονός ότι ενώ συνήθως σε άλλους κώδικες υπήρξαν προπαρασκευαστικά στάδια συμμόρφωσης, ο ISPS Code πρέπει να έχει υιοθετηθεί πλήρως μέχρι την 1^η Ιουλίου του 2004, ανεξαρτήτως του κόστους που θα προκύψει αν οι διαχειριστές αλλά και οι λιμένες, θέλουν να διατηρήσουν την εμπορική τους δραστηριότητα

* Opinion of the European Economic and Social Committee on the “ Security of Transports” (2003/C61/28, Official Journal (OJ) C61/174,14.3.2003 , <http://europa.eu.int/eur-lex>.

18. Η θέση της Ελλάδας ως προς τον κώδικα ISPS και τις τροποποιήσεις της Δ.Σ. SOLAS 74.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μέσα στα πλαίσια της εφαρμογής των νέων απαιτήσεων που προκύπτουν από τον νέο κώδικα, ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός μαζί με τις τροποποιήσεις της SOLAS 74, με προεδρικό διάταγμα, τον Μάρτιο του 2003, συγκρότησε επιτροπή για την « υλοποίηση των νέων απαιτήσεων του IMO για τα μέτρα ασφάλειας σε πλοία και λιμένες (Ε.Υ.Μ.Α.Π.Λ).

Έργο της Επιτροπής, σύμφωνα με το YEN, είναι μεταξύ των άλλων και η προετοιμασία των κατάλληλων εισηγήσεων και προτάσεων στην στρατιωτική και πολιτική ηγεσία ως προς τον τρόπο προετοιμασίας και υλοποίησης των νέων απαιτήσεων ασφάλειας (security) για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που προβλέπονται από τις νέες διατάξεις της Δ.Σ. SOLAS Κεφαλαίου XI –2 και από τον International Ship and Port Facilities Security Code.

Προς το παρόν, η Επιτροπή αυτή έχει δημοσιεύσει μία εγκύκλιο για την υλοποίηση των νέων απαιτήσεων Κεφ XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του κώδικα ISPS η οποία αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις , την οποία και παραθέτουμε αυτούσια στο παράρτημα.

Όσον αφορά στο θέμα των « Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας για την Παροχή Υπηρεσιών σε Λιμενικές Εγκαταστάσεις σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS», το YEN έχει ανακοινώσει την πρόθεσή του να δημιουργήσει μητρώο, στο οποίο θα εγγράφονται οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας από το υπουργείο.

Πέρα από τα παραπάνω στις 2 Δεκεμβρίου του 2003 , συνήλθε για πρώτη φορά Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής με θέμα « ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΑΙ ΙΣΧΥΡΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ».

Ανάμεσα στα διάφορα θέματα τα οποία συζητήθηκαν, ήταν η ενίσχυση της παρουσίας της Ελλάδας στον IMO και την Ε. Ένωση, αλλά και ο σχεδιασμός και τα βήματα εφαρμογής του κώδικα ISPS , τόσο για τα πλοία όσο και για τα λιμάνια.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έχει δημοσιεύσει εγκύκλιο η οποία περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα, καθώς και τα

απαραίτητα δικαιολογητικά που χρειάζονται για την έκδοση/ θεώρηση και ανανέωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας από αυτό.

Αναμένεται επίσης η έκδοση τροποποιημένης εγκυκλίου, η οποία θα αναφέρει το κόστος το οποίο προκύπτει από τα παραπάνω, ανάλογα φυσικά με το μέγεθος του πλοίου. Η σχετική εγκύκλιος επισυνάπτεται στο παράρτημα.

Τέλος, το ΥΕΝ μέσα στα πλαίσια της εκπαίδευσης, δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην επιμόρφωση των αξιωματικών ασφαλείας του πλοίου και έχει προγραμματίσει ειδικό σχολείο για την εκπαίδευση πάνω στο νέο κώδικα, δίνοντας φυσικά προτεραιότητα στους ναυτικούς που πρόκειται να ναυτολογηθούν σε πλοία με ελληνική σημαία.

Η έγκαιρη και σωστή εφαρμογή των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, αποκτά για την Ελλάδα μία ιδιαίτερη διάσταση, από τη στιγμή που η ημερομηνία εφαρμογής των νέων ρυθμίσεων συμπίπτει σχεδόν με την ημερομηνία έναρξης των Ολυμπιακών Αγώνων, κατά τη διάρκεια των οποίων θα φιλοξενηθούν χιλιάδες επισκέπτες σε κρουαζιερόπλοια ελλιμενισμένα στον Πειραιά.

Το προβάδισμα της χώρας μας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο, καθώς και των τουριστικών της συμφερόντων, την υποχρεώνουν να δίνει το καλό παράδειγμα σε θέματα καίρια όπως η ασφάλεια.

Έτσι, είναι προφανώς περισσότερο απαραίτητο για την Ελλάδα να έχει πλήρως υιοθετήσει τις καινούριες διατάξεις πολύ νωρίτερα από τις άλλες χώρες προκειμένου να αντιμετωπισθούν έγκαιρα τυχόν δυσκολίες και τρωτά σημεία.

19. Απόψεις των πλοιοκτητών – εταιριών

Ο κώδικας, από την αρχή της δημιουργίας του, παρόλη την ένταση των γεγονότων μέσα από τα οποία δημιουργήθηκε, δεν υπήρξε πάντα πηγή θετικών σχολίων.

Πέρα από την πίεση του χρόνου και το κόστος το οποίο προκύπτει από την εφαρμογή των νέων κανονισμών, υπάρχουν αμφιβολίες για το αν οι νέες διατάξεις μπορούν να αποφέρουν αποτελέσματα και κατά ποιόν τρόπο μπορούν αυτές οι διατάξεις και οι κανονισμοί να λειτουργήσουν χωρίς να προσθέσουν ένα επιπλέον γραφειοκρατικό βάρος στην εταιρία και το πλοίο.

Ο κος Δημήτρης Λύρας, Διευθύνων Σύμβουλος της Λύρας Shipping και ειδικός σύμβουλος της Ulysses Systems, κατά τη διάρκεια του Norshipping Maritime Security Conference , υποστήριξε ότι ο σχεδιασμός των μέτρων ασφαλείας είναι ημιτελής. Συγκεκριμένα, ο κος Λύρας αναφέρει « Υπάρχουν πολλές ερωτήσεις. Μερικές από αυτές μπορεί να γίνουν ιδιαίτερα αποδιοργανωτικές αν δεν απαντηθούν σύντομα» . Πολλές πλευρές του κώδικα, σημείωσε ο κύριος Λύρας, είναι τελείως ανεφάρμοστες, όπως για παράδειγμα η απαίτηση από τους αξιωματικούς ασφαλείας του πλοίου, να κάνουν υπολογισμό ασφαλείας για κάθε επίπεδο ασφαλείας σε κάθε λιμάνι που καλείται από το πλοίο και μερικές είναι ημιτελείς όπως ο ορισμός του είδους της τρομοκρατικής επίθεσης από την οποία τα μέτρα προστατεύουν.

Επιπλέον, στη ίδια ομιλία υποστηρίχθηκε από τον κο Λύρα η άποψη ότι ο συγκεκριμένος κώδικας δεν ενσωματώθηκε καλά στα άλλα υποχρεωτικά συστήματα, όπως πχ του ISM Code, τα οποία έχουν σχεδιασθεί για να ενθαρρύνουν τους ναυτικούς στη συνεχή προσπάθεια τους για βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας του πλοίου. Θα ήταν πολύ πιο εύκολο, κατά την άποψη του κο Λύρα, εάν οι νέες απαιτήσεις ασφαλείας ενσωματώνονταν στις ήδη υπάρχουσες παρά να αποτελέσουν μία σειρά νέων νομοθετημάτων. «Για να δουλέψει ο Κώδικας ISPS πρέπει να μπου οι νέες πρακτικές μέσα στις καθημερινές δουλειές του πληρώματος και όχι να προστεθούν πάνω σε αυτές μέσα από ένα νέο εγχειρίδιο» .

Ο Capt. Peter Raes, πλοιοκτήτη του LIMBURG , στο οποίο πραγματοποιήθηκε τρομοκρατική επίθεση τον Οκτώβριο του 2002, μιλώντας στο

International Chamber of Commerce's στο Λονδίνο, σημείωσε ότι στατιστικά η μεγαλύτερη απειλή για τα πλοία δεν είναι οι τρομοκρατικές επιθέσεις αλλά η πειρατεία. Ο κώδικας ISPS, κατά τη γνώμη του Peter Raes, είναι λάθος διάθεση πόρων. « Ο κώδικας ISPS, κατά τη γνώμη μου έχει σχεδιαστεί από την Αμερική. Αυτοί βλέπουν το πλοίο σαν ένα όπλο μαζικής καταστροφής».

Παρόμοια εν μέρη με του κου Λύρα , είναι και η άποψη του κου Δημήτρη Σταμούδη Verification Manager της Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. Όπως αυτή παρουσιάστηκε σε αφιέρωμα για τον κώδικα ISPS από το περιοδικό « Ναυτικά Χρονικά 6-7/2003».

Ο κος Σταμούδης υποστηρίζει ότι η άμεση, συστηματική και απλή ενσωμάτωση του ISPS Code στα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών , είναι η απάντηση στη σωστή εφαρμογή των νέων κανονισμών. « Με την εφαρμογή του ISM, οι εταιρίες είχαν ήδη ενσωματώσει στα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης, διαδικασίες που αφορούν στην ασφάλεια. Με την εφαρμογή του κώδικα ISPS, όμως, οι απαιτήσεις αυξάνονται και συστηματοποιούνται».

Κλείνοντας ο κος Σταμούδης σε αντίθεση με τους δύο προαναφερθέντες, αναφέρει ότι η εφαρμογή του κώδικα ISPS είναι κάτι θετικό, με την προϋπόθεση ότι θα διευκρινιστούν πολλά σημεία προτού η εφαρμογή των συστημάτων ασφαλείας γίνει μία γραφειοκρατική διεκπεραίωση.

19.1 Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Συγκεντρωτικά η άποψη των Ελλήνων Εφοπλιστών , εκφράζεται πιο συγκεκριμένα μέσα από τις κατά καιρούς δημοσιεύσεις της Ένωσης πάνω στο θέμα του κώδικα.

Στην τελευταία ετήσια έκθεσή της (2002-03) , η Ε.Ε.Ε. , αναφερόμενη πάνω στο θέμα της ασφάλειας στη ναυτιλία , επικροτεί τα νέα μέτρα υποστηρίζοντας ότι η αποτελεσματική εφαρμογή τους θα ωφελήσει σημαντικά το νόμιμο εμπόριο και τη διακίνηση των προσώπων.

Για την Ε.Ε.Ε. , τα υιοθετηθέντα μέτρα έχουν ουσιαστική σημασία όχι μόνο για τη διεθνή ναυτιλία αλλά και για την παγκόσμια κοινότητα, υπό την προϋπόθεση όμως ότι θα υπάρξει η κατάλληλη προετοιμασία από τα πλοία αλλά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η εφαρμογή των μέτρων σύμφωνα με την έκθεση που αναφέραμε, θα πρέπει

να λαμβάνει υπόψιν τους τεθέντες στόχους , το αντίστοιχο κόστος αλλά και τις επιπτώσεις στην κυκλοφορία , ενώ τονίζεται ότι « η ασφάλεια των ναυτιλιακών μεταφορών θα πρέπει να εξισορροπείται με την εξασφάλιση της ελεύθερης ροής του διεθνούς εμπορίου».

Στη συνέχεια της ετήσιας έκθεσης, γίνεται λόγος για την ανάγκη να οριστεί η ασφάλεια για κάθε κρίκο της αλυσίδας μεταφορών « από πόρτα σε πόρτα» εφόσον όλα τα είδη μεταφοράς θα επηρεάζονται από τις νέες απαιτήσεις , αλλά σε διαφορετικό βαθμό. Μονομερή και αυθαίρετα μέτρα κατά την άποψη της Ένωσης, θα πρέπει να αποφεύγονται από τη στιγμή που παρεμποδίζουν το παγκόσμιο εμπόριο και στρεβλώνουν τον υγιή ανταγωνισμό.

Επιπροσθέτως η ετήσια έκθεση της Ένωση, εστιάζει την προσοχή της στην αποφυγή οποιωνδήποτε ανισορροπιών μεταξύ ασφάλειας πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης με αποτέλεσμα την επιβολή πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από την ξηρά ενώ συνεχίζει λέγοντας ότι το κόστος το οποίο αναλογεί στις κυβερνήσεις δεν θα πρέπει να μεταφέρεται και να επιβαρύνει τις επιχειρήσεις.

Αναγνωρίζοντας το σύντομο χρονικό διάστημα εφαρμογής των νέων μέτρων οι Έλληνες Εφοπλιστές κρίνουν επιτακτική την ανάγκη για έγκαιρη δραστηριοποίηση ώστε να εξασφαλισθεί η απαραίτητη υποδομή σε πλοία και λιμάνια. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην ανάγκη για εκπαίδευση καθώς και στις διαδικασίες πιστοποίησης των πλοίων.

Πάνω στο θέμα των πληρωμάτων , η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, κρίνει ιδιαίτερα σημαντικό να εξευρεθούν πρακτικές λύσεις για την προστασία των ναυτικών και της ανεμπόδιστης άδειας εξόδου τους στην ξηρά , καθώς επίσης και την αποφυγή οικονομικής επιβάρυνσης των πλοιοκτητών από μέτρα περιορισμού των πληρωμάτων τα οποία θα κριθούν αναγκαία από διάφορες τοπικές αρχές.

Σε νεότερη εγκύκλιο της Ένωσης (5574 5/2/04) , στην οποία δημοσιεύεται η ομιλία του Προέδρου του Νίκου Δ. Ευθυμίου , στην Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση στις 4/2/2004, γίνεται αρχικά λόγος για τη υπερβολικά αυστηρή και άκαμπτη νομοθεσία της Αμερικής και για τα ενδεχόμενα προβλήματα τα οποία μπορεί να δημιουργηθούν για τα πλοία που προσεγγίζουν αμερικανικούς λιμένες.

Κλείνοντας πρέπει να πούμε ότι όπως και στην ετήσια έκθεση που παρατέθηκε παραπάνω, έτσι και στην ομιλία του ο κος Ευθυμίου, υποστηρίζει ότι τα νέα μέτρα δεν πρέπει να είναι περιφερειακά αλλά διεθνούς εφαρμογής και να εφαρμόζονται κατά ενιαίο και ισόρροπο τρόπο.

19.2 ECSA (European Community Shipowners Associations

Από την άλλη πλευρά η ECSA, ως οργανισμός που περικλείει ουσιαστικά τις θέσεις όλων των Ευρωπαϊκών Πλοιοκτητών , σε σχόλια της πάνω στο θέμα της ασφάλειας μεταφορών εμπορευμάτων αναφέρει ότι* :

- ✓ Τα μέτρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια πρέπει να βασιστούν σε μια κατάλληλη αξιολόγηση του κινδύνου ασφάλειας. Από αυτή την άποψη κανένα μέτρο δεν πρέπει να επιβληθεί εκτός αν υπάρχει μια σαφώς καθορισμένη απειλή που πρέπει να εξετασθεί. Τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να αποτελούν ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την απειλή στην οποία απευθύνονται και για το περιβάλλον στο οποίο θα εφαρμοσθούν. Όσον αφορά στο θέμα των δια-μεταφορών εντός της ΕΕ, αυτό σημαίνει ότι τα μέτρα δεν πρέπει να είναι ίδια όπως αυτά στις μεταφορές “deep sea”,
 - ✓ Πολλά μέτρα ασφαλείας είναι ήδη σε εφαρμογή. Στο σημείο αυτό σύμφωνα με την ECSA τα μέτρα δεν πρέπει να επαναλαμβάνονται,
 - ✓ Τα μέτρα δεν πρέπει να στρέφονται μόνο προς τα έσω αλλά να λαμβάνουν υπόψη το σφαιρικό χαρακτήρα του εμπορίου και των υπηρεσιών
 - ✓ Τα μέτρα πρέπει να διέπονται από την αρχή της αναλογικότητας και να είναι οικονομικώς αποδοτικά,
 - ✓ Δεν πρέπει από τα μέτρα ασφαλείας να διαστρεβλώνεται η αποδοτικότητα των υπηρεσιών και του εμπορίου,
 - ✓ Δεν πρέπει να οδηγήσουν σε επανεισαγωγή των ελέγχων των συνόρων για τις δια μεταφορές της ΕΕ,
- Και τέλος ,
- ✓ Τα μέτρα ασφάλειας πρέπει να συγκεντρωθούν στην ασφάλεια και να μην αναμειχθούν με τα μέτρα κατά των εγκληματικών πράξεων.

Η ECSA τέλος εκτιμά το γεγονός ότι η Επιτροπή συμβουλευεται όλους τους συμμετόχους πριν προτείνει ένα σύνολο μέτρων.

* ECSA web site 24.05.2004

20. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ολοκληρώνοντας τη μελέτη, αξίζει να αναφερθούμε στην κατάσταση που επικρατεί αυτή τη στιγμή ως προς τη συμμόρφωση των κρατών μελών της συνθήκης με τις νέες διατάξεις.

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα της «Ναυτεμπορικής» πάνω στο θέμα της ανταπόκριση των κρατών – μελών του IMO για τον ISPS Code , σε έκκληση του Οργανισμού για μηνιαία αναφορά των κρατών – μελών του, σχετικά με την πρόοδο των έργων, όσον αφορά την εφαρμογή του κώδικα, μόνο 14 ανταποκρίθηκαν σε αυτό το αίτημα, των οποίων ο στόλος αντιπροσωπεύει το ένα τρίτο της παγκόσμιας χωρητικότητας .

Στη συνέχεια του άρθρου, αναφέρεται ότι μέχρι την ημέρα εκείνη (17/03/04) 6.800 πλοία ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις του κώδικα , αλλά μόλις 180 είχαν πιστοποιηθεί.

Εντούτοις, τα πλάνα ασφαλείας πρέπει ήδη να έχουν υποβληθεί για έγκριση δεδομένου ότι ο μεγάλος αριθμός τους, σε συνδυασμό με τον περιορισμένο εξ' αρχής χρόνο, ενδέχεται να προκαλέσουν ιδιαίτερες καθυστερήσεις, με συνεπακόλουθες αρνητικές συνέπειες στην έγκαιρη πιστοποίηση και κατ'επέκταση, δυσχέρειες στις υπόλοιπες δραστηριότητες του πλοίου.

Ένα άλλο θέμα, το οποίο πρέπει να διευκρινισθεί, είναι αυτό του Αξιωματικού Ασφαλείας του Πλοίου και για το ποιος θα αναλάβει να παίξει το ρόλο αυτό. Αν λάβουμε υπόψη μας τα όσα ορίζει ο κώδικας, βγάζουμε το συμπέρασμα ότι ο Αξιωματικός Ασφαλείας του Πλοίου πρέπει να είναι άλλος από τον πλοίαρχο εφόσον απαιτείται να είναι υπόλογος σε αυτόν. Πρόσφατα όμως ο IMO διευκρίνισε ότι ως Αξιωματικός Ασφαλείας του Πλοίου μπορεί να ορίζεται και ο πλοίαρχος.

Στο σημείο βέβαια αυτό καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε το ερώτημα αν είναι πλέον ο πλοίαρχος ενός σύγχρονου εμπορικού πλοίου , σε θέση να επωμισθεί το βάρος που συνεπάγεται η θέση ενός Αξιωματικού Ασφαλείας του Πλοίου. Είναι γεγονός ότι η δουλειά πλέον του πλοιάρχου έχει επιφορτισθεί με καθήκοντα πέρα από τα κλασικά , στα οποία καλείται να ανταποκριθεί μαζί με το επιπρόσθετο φορτίο των γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Σκοπός όμως του κώδικα δεν πρέπει να είναι η μετατροπή του πλοιάρχου σε γραφιά, αλλά η ουσιαστική προώθηση και συστηματοποίηση των διαδικασιών ελέγχου και προστασίας της ασφάλειας πάνω στο πλοίο.

Επιπλέον, όπως υποστηρίχθηκε και από την Helmera, τα καθήκοντα του Αξιωματικού Ασφαλείας πρέπει να ανατίθενται σε άλλον εκτός του πλοιάρχου και για τη συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας του πλοίου, σε περίπτωση που θα προκύψει πρόβλημα σχετικό με τον κώδικα.

Το θέμα της ασφάλειας πάντοτε απασχολούσε τις εταιρίες με παράδοση και υπευθυνότητα, παρόλο που πολλές φορές η έλλειψη διαδικασιών και γενικά οι αδυναμίες πάνω στη διαχείριση και τον έλεγχο ενός πλοίου μπορούσαν να αποτελέσουν την αιτία πρόκλησης ενός ατυχήματος.

Ο κώδικας ISPS, όπως και ο ISM, ήρθαν για το λόγο αυτό ακριβώς. Την επιβολή δηλαδή συγκεκριμένων διαχειριστικών συστημάτων, τα οποία καλύπτουν τα κενά και οργανώνουν τη δουλειά της εταιρίας και του πλοίου.

Οπωσδήποτε, δεν πρέπει να αγνοήσουμε την κοινή βάση και το γνώμονα επιτυχίας και των δύο αυτών κανονισμών, τον ανθρώπινο παράγοντα. Χωρίς εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό και χωρίς σωστή υλοποίηση των κανονισμών από τους «χειριστές» του, κανένας κανονισμός δεν είναι δυνατό να πετύχει.

Ο χρόνος που απομένει μέχρι την εφαρμογή του κώδικα είναι ελάχιστος και μέχρι τότε περίπου 50.000 πλοία θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί.

Η ανώδυνη ενσωμάτωσή του στα πλοία και τις εταιρίες, θα είναι αποτέλεσμα της έγκαιρης προετοιμασίας τους και του υπόβαθρού τους.

Φυσικά ο ρόλος του λιμανιού καθώς και κάθε κρίκου όλης της μεταφορικής αλυσίδας είναι ιδιαίτερα σημαντικός και η ποιότητα της συνεργασίας όλων των εμπλεκομένων με το πλοίο και την εταιρία καταλυτική, για την σωστή εφαρμογή των νέων διατάξεων.

Τελειώνοντας, δεν πρέπει να ξεχνάμε ως προς την εφαρμογή του κώδικα, ότι σε καμία περίπτωση το εμπορικό πλοίο δεν πρέπει ούτε και μπορεί να μετατραπεί σε πολεμικό. Η εμπορική λειτουργία του πλοίου πρέπει να υποστηριχθεί από τον κώδικα και όχι να παρεμποδιστεί από αυτόν.